AMT

Agence métropolitaine de transport

BUDGET D'EXPLOITATION 2010

ADOPTÉ — 6 novembre 2009

LISTE DES ABRÉVIATIONS

ACTU	Association canadienne du transport urbain
AMT	Agence métropolitaine de transport
AOT	Autorité organisatrice de transport
AQLPA	Association de lutte contre la pollution atmosphérique
CIT	Conseil intermunicipal de transport
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CN	Canadien National
CP	Canadien Pacifique
CRT	Conseil régional de transport
CUM	Communauté urbaine de Montréal
DAT	Distributrice automatique de titres
IPC	Indice des prix à la consommation
IPT	Indice du prix transport
MTQ	Ministère des Transports du Québec
OMIT	Organisme municipal et intermunicipal de transport
PAGASTC	Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun
PQTC	Politique québécoise du transport collectif
PEPM	Programme d'entretien préventif majeur
RFU	Richesse foncière uniformisée
RTL	Réseau de transport de Longueuil
RTM	Réseau de transport métropolitain
STL	Société de transport de Laval
STM	Société de transport de Montréal

ACCROÎTRE LES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF AFIN D'AMÉLIORER L'EFFICACITÉ DES DÉPLACEMENTS DES PERSONNES DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

1.	**BUDGET D'EXPLOITATION**	11
1.1.	SOURCES GOUVERNEMENTALES DÉDIÉES EN PROVENANCE DES AUTOMOBILISTES	12
1.1.1.	Revenus perçus	12
1.1.2.	Utilisation prévue	12
1.1.3.	Évolution depuis 1996	13
2.	**SYSTÈME TARIFAIRE MÉTROPOLITAIN**	15
2.1.	TARIFICATION MÉTROPOLITAINE (TRAM)	15
2.1.1.	Indexation des tarifs TRAM	15
2.1.2.	Conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant TRAM	15
2.1.3.	Zones tarifaires métropolitaines	15
2.2.	TARIFICATION DU RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE	16
2.2.1.	Indexation des tarifs TRAIN	16
2.2.2.	Zones tarifaires et conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant TRAIN	16
2.2.3.	Accès gratuit au réseau de trains de banlieue	16
2.3.	TARIFICATION DU RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN	16
2.4.	RECETTES MÉTROPOLITAINES DES TITRES TRAM	17
2.4.1.	Prévisions 2009-2010	17
2.4.2.	Méthode de partage des recettes métropolitaines	17
3.	**FINANCEMENT DU ÉSEAU DE MÉTRO**	21
4.	**SUBVENTIONS AUX ORGANISMES DE TRANSPORT**	23
4.1.	AIDE AU RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN	24
4.2.	AIDE AU SYSTÈME TARIFAIRE MÉTROPOLITAIN INTÉGRÉ	25
5.	**ACHALANDAGE AMT**	26
5.1.	RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE	26
5.2.	AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS	26
6.	**RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN-AUTOBUS**	27
6.1.	ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS	28
6.2.	RÉSEAU D'AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS	29
6.2.1.	Contributions municipales aux autobus express métropolitains	30
6.2.2.	Express Chevrier	31
7.	**TRANSPORT ADAPTÉ**	33
8.	**RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE**	34
8.1.	RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE	35
8.2.	CONTRIBUTIONS MUNICIPALES AUX TRAINS DE BANLIEUE	37
8.3.	REVENUS ET DÉPENSES DES LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE	38
8.3.1.	Ligne Montréal/Deux-Montagnes	38
8.3.2.	Ligne Montréal/Dorion-Rigaud	40
8.3.3.	Ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme	42
8.3.4.	Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire	44
8.3.5.	Ligne Montréal/Delson-Candiac	46
9.	**SOUTIEN AU DÉVELOPPEMENT ET PROMOTION DU TRANSPORT COLLECTIF**	48
10.	**DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT**	50
11.	**AUTRES POSTES BUDGÉTAIRES**	51
	ANNEXE A	53

TABLEAU 1 Indicateurs de la performance 10
TABLEAU 2 Budget d'exploitation 2010 11
TABLEAU 3 Sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2009-2010 12
TABLEAU 4 Utilisation des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2009-2010 13
TABLEAU 5 Évolution des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 1996-2010 13
TABLEAU 6 Tarifs des titres mensuels TRAM pour 2010 et comparaison avec les tarifs 2009 15
TABLEAU 7 Conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant 15
TABLEAU 8 Tarifs des titres mensuels TRAIN pour 2010 et comparaison avec les tarifs 2009 16
TABLEAU 9 Évolution des recettes métropolitaines – 1996-2010 17
TABLEAU 10 Répartition et distribution des recettes métropolitaines – 2009-2010 18
TABLEAU 11 Évolution de la répartition des recettes métropolitaines – 1999-2010 18
TABLEAU 12 Contribution annuelle des municipalités pour la période 2007-2011 (montant 2007) 21
TABLEAU 13 Contribution annuelle nette des municipalités pour la période 2007-2011 (montant 2007 réparti) 21
TABLEAU 14 Détail des contributions annuelles par AOT et municipalités 22
TABLEAU 15 Subventions totales (aide métropolitaine autobus et métro, aide à l'intégration tarifaire et aide aux tarifs réduit et étudiant) 23
TABLEAU 16 Répartition de l'aide au métro 24
TABLEAU 17 Répartition de l'aide aux autobus 24
TABLEAU 18 Répartition de l'aide au rabattement – 2009-2010 24
TABLEAU 19 Répartition de l'aide aux tarifs réduit et étudiant – 2009-2010 25
TABLEAU 20 Répartition de l'aide à l'intégration tarifaire 25
TABLEAU 21 Tarifs locaux de référence pour 2009 et 2010 25
TABLEAU 22 REVENUS ET DÉPENSES DES équipements métropolitains – 2009-2010 28
TABLEAU 23 Facturation des coûts des équipements métropolitains, par organisme de transport – 2009-2010 29
TABLEAU 24 Revenus et dépenses des autobus express métropolitains – 2009-2010 29
TABLEAU 25 Contributions municipales aux autobus express métropolitains – 2009-2010 30
TABLEAU 26 Évolution des revenus totaux et des dépenses des autobus express métropolitains – 1999-2010 30
TABLEAU 27 Revenus et dépenses – Express Chevrier – 2009-2010 32
TABLEAU 28 Indicateurs de performance – Express Chevrier 32
TABLEAU 29 Transport adapté – 2009-2010 33
TABLEAU 30 Revenus et dépenses des trains de banlieue – 2009-2010 36
TABLEAU 31 Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue – 1996-2010 36
TABLEAU 32 Variation des contributions municipales nettes 37
TABLEAU 33 Contributions municipales nettes 37
TABLEAU 34 Évolution des contributions municipales nettes 37
TABLEAU 35 Revenus et dépenses – Ligne Montréal/Deux-Montagnes – 2009-2010 38
TABLEAU 36 Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Deux-Montagnes 39
TABLEAU 37 Revenus et dépenses – Ligne Montréal/Dorion-Rigaud – 2009-2010 40
TABLEAU 38 Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Dorion-Rigaud 41
TABLEAU 39 Revenus et dépenses – Ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme – 2009-2010 42
TABLEAU 40 Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme 43
TABLEAU 41 Revenus et dépenses – Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire – 2009-2010 44
TABLEAU 42 Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire 45
TABLEAU 43 Revenus et dépenses – Ligne Montréal/Delson-Candiac – 2009-2010 46
TABLEAU 44 Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Delson-Candiac 47
TABLEAU 45 Soutien au développement – 2009-2010 49
TABLEAU 46 Dépenses de fonctionnement de l'AMT – 2009-2010 50
TABLEAU 47 Autres postes budgétaires – 2009-2010 51

FIGURE 1 Utilisation des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2010 12
FIGURE 2 Évolution des sources gouvernementales dédiées – 1996-2010 14
FIGURE 3 Évolution de l'utilisation des sources gouvernementales dédiées – 1996-2010 14
FIGURE 4 Évolution des recettes métropolitaines – 1996-2010 17
FIGURE 5 Évolution de l'achalandage du réseau de trains de banlieue et des autobus express métropolitains – 1996-2010 26
FIGURE 6 Évolution des coûts des équipements métropolitains – 1996-2010 28
FIGURE 7 Évolution des revenus totaux et des dépenses des autobus express métropolitains – 1999-2010 31
FIGURE 8 Indicateurs de performance – Express Chevrier 32
FIGURE 9 Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue – 1996-2010 36
FIGURE 10 Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Deux-Montagnes 39
FIGURE 11 Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Dorion-Rigaud 41
FIGURE 12 Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme 43
FIGURE 13 Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire 45
FIGURE 14 Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Delson-Candiac 47

2010 : un budget équilibré, des aides équitables, un engagement client ferme

Pour 2010, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) présente un budget en équilibre, malgré un contexte de forte croissance des besoins et de stagnation des revenus. Ce budget est marqué de plusieurs points forts, qui sont autant de défis à relever, concernant entre autres la tarification, l'engagement client et l'équité dans la répartition des sources de financement.

Une hausse des tarifs limitée à l'inflation

Tout d'abord, une bonne nouvelle : en 2010, l'Agence limite à l'inflation la hausse de tarifs, soit 1,75 % de plus qu'en 2009. Envoyée en consultation aux partenaires de la région en août 2009, la grille tarifaire s'arrime à l'objectif du gouvernement du Québec d'augmenter de 8 % l'achalandage de l'ensemble du réseau de transport collectif métropolitain sur un horizon de cinq ans. Notons que, dans le même temps, les recettes découlant des remises gouvernementales sur l'immatriculation et sur l'essence croissent à un niveau inférieur à celui de l'inflation. C'est pourquoi l'Agence réitère au gouvernement sa demande d'indexer ses sources de financement qui n'ont pas évolué depuis leur instauration, en 1992 pour l'immatriculation, et depuis 1996 pour la taxe sur l'essence.

Une meilleure équité dans la répartition des ressources

Dans ce contexte de financement restreint, l'Agence cherche à établir une meilleure équité dans l'usage des sources de financement redistribuées aux organismes de transport. Il est important de rappeler que, pour le financement direct de ses activités, l'AMT utilise environ le tiers des sources dédiées en provenance des automobilistes, les deux tiers restants étant utilisés en soutien au réseau de métro de la Société de transport de Montréal (STM) et aux différents services d'autobus à vocation métropolitaine. L'Agence propose que ces aides soient partagées de façon plus équitable, soit au prorata des aides versées dans chacun de ses programmes d'encouragement.

L'Agence introduit aussi une mesure de soutien au pétrole qui s'ajoute aux aides métropolitaines déjà en vigueur, et réussit le tour de force de maintenir sa contribution à ces aides au même niveau que celle budgétée en 2009.

Par ailleurs, pour refléter une meilleure équité financière entre tous ses partenaires, l'Agence harmonise chacun de leur taux de contribution pour l'utilisation des infrastructures directement liées à leurs activités, y compris les stationnements incitatifs. Ce principe s'uniformise par l'implantation d'un taux de contribution équivalent pour les trains et les équipements métropolitains, soit 40 % des frais d'exploitation.

Un engagement client ferme et assumé

La qualité du service offert à sa clientèle représente pour l'AMT un engagement incontournable. Au regard de la crise de fiabilité vécue l'hiver dernier sur son réseau de trains de banlieue, l'AMT a investi, avec l'aide du gouvernement, les sommes nécessaires pour l'amélioration des services et le maintien du patrimoine.

Les bonnes nouvelles sont aussi nombreuses pour l'avenir du train de banlieue : outre le maintien de la gratuité aux enfants de moins de 12 ans accompagnés d'un adulte, sur l'ensemble de son réseau ferroviaire, citons le déploiement, dès la fin 2009, de voitures à deux étages commandées en 2007 auprès de Bombardier, la mise à niveau, à partir du printemps 2010, de tout son système de communication, et l'investissement de plus de 200,0 M$ consentis en 2009 par le gouvernement du Québec pour l'amélioration des infrastructures nécessaires dans le réseau ferroviaire.

Une réforme comptable incontournable

Un mot aussi sur une réforme comptable, qui coïncide avec l'arrivée du Vérificateur général du Québec, qui nous a conduits à redéfinir le cadre comptable régissant nos résultats financiers. C'est en s'appuyant sur ces nouvelles références que l'Agence sera amenée à préciser, au cours des prochains mois, le choix de son référentiel comptable. Ces orientations auront une influence directe sur son équilibre budgétaire, que l'on pense aux règles d'amortissement, à l'évaluation de ses placements ou à sa politique de capitalisation. Tous ces dossiers devront être arrimés à la décision des plus attendue du contrôleur des finances quant aux règles du jeu à établir. Dans l'attente d'une telle décision, l'Agence continue de mettre tout en œuvre pour protéger les aides métropolitaines qu'elle verse à ses partenaires.

Nous prenons aujourd'hui l'engagement ferme que toutes les actions planifiées en 2010 par l'AMT et son équipe auront comme valeurs communes les principes de rigueur, de modernité et d'engagement client.

BUDGET 2010

Budget d'exploitation en équilibre, totalisant 225,8 M$, en hausse de 2,9 % par rapport à la prévision 2009 et de 1,9 % par rapport au budget 2009.

ACHALANDAGE

Croissance de l'achalandage des services métropolitains de transport collectif, avec une hausse estimée à 0,5 % par rapport à 2009.

TARIFICATION

Indexation des tarifs métropolitains qui reflète l'inflation, soit une hausse de 1,75 %.

Maintien de la gratuité offerte aux enfants de moins de douze ans, accompagnés d'un adulte, voyageant sur le réseau de trains de banlieue.

RECETTES TRAM

Vente de titres métropolitains TRAM en hausse de 6 % par rapport à la prévision 2009, devant générer des recettes redistribuées aux organismes de transport collectif, dont l'AMT.

SUBVENTIONS AUX ORGANISMES DE TRANSPORT

Distribution par l'AMT de plus de 106,9 M$ en soutien direct aux organismes de transport collectif, en hausse de 1,5 % par rapport au budget 2009, soit notamment :

- 40,7 M$ d'aide métropolitaine pour le réseau de métro ;
- 10,3 M$ d'aide métropolitaine pour les autobus ;
- 9,1 M$ d'aide aux tarifs réduit et étudiant ;
- 9,0 M$ d'aide à l'intégration tarifaire ;
- 1,6 M$ d'aide au transport adapté ;
- 1,6 M$ de mesures de soutien au plan pétrole.

TRAINS DE BANLIEUE

Maintien de la plupart des départs ajoutés en 2009 et création d'une mesure de soutien pour les municipalités profitant de ces ajouts de service afin de leur permettre de financer une partie des coûts associés à ces nouveaux départs. Amélioration de services financée par le MTQ à hauteur de 50 % des coûts de cet ajout de service, soit 7,3 M$.

Budget consacré à l'exploitation des lignes de trains intégrant les coûts supplémentaires reliés à la stabilisation du service afin d'éviter une nouvelle crise de fiabilité au cours de l'hiver 2010.

Objectif d'achalandage : 15,3 millions. Ratio d'autofinancement : 48,3 %.

AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS

Poursuite de la croissance de l'Express Chevrier, avec l'ajout de nouveaux départs, conséquence directe de la croissance de l'achalandage observée sur cet axe métropolitain important.

Objectif d'achalandage : hausse de 5 % par rapport à la prévision 2009. Ratio d'autofinancement : 58,3 %.

ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS

Taux de facturation haussé à 40 % des coûts réels aux organismes de transport pour l'utilisation des équipements métropolitains (terminus, voies réservées, billetteries et stationnements incitatifs), ce qui représente un montant de 6,8 M$ sur les coûts d'exploitation et de gestion de 17,0 M$. Mesure de redistribution des coûts dans une proportion équivalente à ceux du réseau de trains de banlieue.

TRANSPORT ADAPTÉ

Aide financière de 1,6 M$ versée par l'AMT aux services de transport adapté, à la suite de la réforme effectuée en collaboration avec le Ministère des Transports du Québec. La contribution nette de l'AMT est de 30 % supérieure à celle de 2009.

SYNTHÈSE DE LA PERFORMANCE

TABLEAU 1
Indicateurs de la performance

(en milliers $)	BUDGET 2010	PRÉVISION 2009	BUDGET 2009
VARIATION DE L'ACHALANDAGE			
Trains de banlieue	0,5%	-3,2%	7,2%
Autobus express métropolitains	-11,7%	+2,7%	14,9%
VARIATION DES VENTES DE TITRES MÉTROPOLITAINS			
TRAM 1	8,4%	+14,8%	1,4%
TRAM 2	-2,1%	-3,6%	-0,4%
TRAM 3	2,8%	+4,9%	2,1%
TRAM 4 à 8	2,8%	+4,8%	4,2%
TOTAL	**2,5%**	**4,3%**	**1,0%**
UTILISATION DES STATIONNEMENTS INCITATIFS			
Trains de banlieue	82%	80%	80%
Équipements métropolitains	81%	80%	78%
INDICATEURS FINANCIERS			
Ratio d'autofinancement net des trains de banlieue	40,6%	42,0%	52,9%
Ratio d'autofinancement des autobus express métropolitains	53,4%	59,1%	46,0%
Coût par passager/kilomètre trains de banlieue	0,37 $	0,36 $	0,32 $
Coût par passager/kilomètre autobus express métropolitains	0,38 $	0,36 $	0,36 $
Obtention de revenus de sources commerciales et autres	1,0 M$	1,8M$	1,3 M$
INDICATEURS ADMINISTRATIFS			
Taux de ponctualité globale des trains de banlieue	96%	96%	98%

1. BUDGET D'EXPLOITATION

Le budget d'exploitation de l'AMT, en équilibre, totalise 225,8 M$ en 2010, soit une hausse de 2,9 % par rapport à la prévision 2009 et de 1,9 % par rapport au budget 2009. Cette hausse tient compte notamment de l'ajout d'une mesure de soutien aux municipalités dans le cadre du plan pétrole, des indexations de différents contrats selon l'indice des prix à la consommation (IPC), de la provision d'augmentation des coûts des biens et services pour 2010. En 2010, la priorité est accordée à l'atteinte d'un meilleur taux de ponctualité sur le réseau de trains de banlieue grâce à des investissements pour stabiliser ses équipements, améliorer ses services et maintenir son patrimoine.

TABLEAU 2
Budget d'exploitation 2010

(en milliers $)	BUDGET 2010		PRÉVISION 2009	BUDGET 2009	ÉCART B2010-P2009		ÉCART B2010-B2009	
REVENUS								
Sources gouvernementales dédiées								
Droit sur l'immatriculation	55 415	24,5%	54 065	53 530	1 350	+2,5%	1 885	3,5%
Taxe sur l'essence	52 579	23,3%	51 258	52 843	1 321	+2,6%	(264)	-0,5%
SOUS-TOTAL	**107 994**	**47,8%**	**105 323**	**106 373**	**2 671**	**2,5%**	**1 621**	**1,5%**
Revenus des trains de banlieue								
Recettes usagers et aides	49 905	22,1%	46 546	51 961	3 359	+7,2%	(2 056)	-4,0%
Contributions municipales nettes	47 120	20,9%	44 421	44 171	2 699	+6,1%	2 949	+6,7%
SOUS-TOTAL	**97 025**	**43,0%**	**90 967**	**96 132**	**6 058**	**6,7%**	**873**	**0,9%**
Revenus des autobus express métropolitains								
Recettes usagers et aides	3 227	1,4%	3 437	3 246	(210)	-6,1%	(19)	-0,6%
Contributions municipales nettes	501	0,2%	321	499	280	+87,2%	102	+20,4%
SOUS-TOTAL	**3 828**	**1,7%**	**3 758**	**3 745**	**70**	**1,9%**	**83**	**2,2%**
Subvention du gouvernement - PAGASTC - MTQ	**7 494**	**3,3%**	**7 087**	**8 648**	**407**	**+5,7%**	**(1 154)**	**-15,3%**
Contribution gouvernementale	**1 672**	**0,7%**	**1 805**	**-**	**(133)**	**-7,4%**	**1 672**	
Autres								
MTQ - Mesures de mitigation pont Galipeault	-	0,0%	-	276	-		(276)	-100,0%
Programme d'aide – Transport adapté *	-	0,0%	780	780	(780)	-100,0%	(780)	-100,0%
Facturation équipements métropolitains	5 814	3,0%	3 441	3 766	3 373	+98,0%	3 048	+80,9%
Enquête Origine-Destination	-	0,0%	-	458	-		(458)	
Autres revenus	1 000	0,4%	1 644	1 386	(644)	-39,2%	(386)	-27,8%
SOUS-TOTAL	**7 814**	**3,5%**	**5 865**	**6 666**	**1 949**	**33,2%**	**1 288**	**19,3%**
TOTAL	**225 827**	**100,0%**	**214 805**	**221 724**	**11 022**	**5,1%**	**4 103**	**1,9%**
DÉPENSES								
Subventions								
Aide métropolitaine et dépenses afférentes	52 112	23,1%	57 341	57 342	(5 229)	-9,1%	(5 230)	-9,1%
Aide aux tarifs réduit et étudiant	9 052	4,0%	8 528	8 528	524	+6,1%	524	+6,1%
Aide à l'intégration tarifaire	9 033	4,0%	4 327	4 327	4 706	+108,8%	4 706	+108,8%
SOUS-TOTAL	**70 197**	**31,1%**	**70 196**	**70 197**	**1**	**0,0%**	**0**	**0,0%**
Mesure de soutien au plan pétrole	**1 576**	**0,7%**	**1 805**	**-**	**(229)**		**1 576**	
Trains de banlieue								
Trains de banlieue	103 218	45,7%	98 218	95 103	5 000	+5,1%	8 115	+8,5%
Trains de banlieue – Nouveaux services	14 582	6,5%	13 468	16 239	1 114	+8,3%	(1 657)	-10,2%
SOUS-TOTAL	**117 800**	**52,2%**	**111 686**	**111 342**	**6 114**	**5,5%**	**6 458**	**5,8%**
Équipements métropolitains	**17 036**	**7,5%**	**15 800**	**17 300**	**1 236**	**+7,8%**	**(264)**	**-1,5%**
Transport adapté *	**1 591**	**0,7%**	**2 000**	**2 000**	**(409)**	**-20,5%**	**(409)**	**-20,5%**
Autres								
Soutien au développement	2 750	1,2%	3 000	3 000	(250)	-8,3%	(250)	-8,3%
Enquête Origine-Destination	-	0,0%	-	1 159	-		(1 159)	
Dépenses de fonctionnement - AMT	7 652	3,4%	7 781	7 781	(129)	-1,7%	(129)	-1,7%
Réserve pour éventualités	-	0,0%	1 132	1 000	(1 132)		(1 000)	-100,0%
SOUS-TOTAL	**12 573**	**5,6%**	**13 096**	**13 940**	**(523)**	**-4,0%**	**(2 467)**	**-16,4%**
TOTAL	**225 827**	**100,0%**	**219 444**	**221 724**	**6 383**	**2,9%**	**4 103**	**1,9%**
Résultat net de l'exercice	**-**	**0,0%**	**(4 639)**	**-**	**4 639**		**-**	
Surplus (déficit) non affecté au début de l'exercice		0,0%		(2 727)	-		2 727	
Affection du surplus affecté		0,0%		2 727	-		(2 727)	
Surplus non affecté à la fin de l'exercice	**-**	**0,0%**	**(4 639)**	**-**	**4 639**	**-100,0%**	**-**	

La contribution nette de l'AMT pour le programme d'aide au transport adapté augmente de 30 % en 2010 par rapport à 2009 (voir page 33)

Note : Afin de refléter les nouvelles normes de présentation des états financiers de l'AMT, le partage des recettes métropolitaines n'est plus inclus dans le tableau 2 du budget. On peut cependant retrouver l'information à ce sujet à la page 17.

1.1 SOURCES GOUVERNEMENTALES DÉDIÉES EN PROVENANCE DES AUTOMOBILISTES

Pour assurer une partie du financement de ses activités, l'AMT reçoit une part de la contribution des automobilistes au transport en commun par le biais des droits d'immatriculation et de la taxe sur l'essence, soit un tiers des sommes perçues. Ces recettes, qui ne sont pas indexées, croissent à un niveau inférieur à celui de l'inflation.

1.1.1. Revenus perçus

Pour chaque véhicule de promenade de moins de 3 000 kg immatriculé sur son territoire, l'AMT reçoit du gouvernement du Québec des droits d'immatriculation de 30 $. Ces revenus, estimés à 54,1 M$ en 2009, passent à 55,4 M$ en 2010, soit une hausse de 2,5 % par rapport à la prévision 2009.

Pour chaque litre d'essence vendu sur son territoire, l'AMT reçoit du gouvernement du Québec une taxe de 0,015 $. Ces revenus, estimés à 51,3 M$ en 2009, passent à 52,6 M$ en 2010, en hausse de 2,6 % par rapport à la prévision 2009.

TABLEAU 3
Sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2009-2010

(en milliers $)	BUDGET 2010		PRÉVISION 2009	BUDGET 2009	ÉCART B2010-P2009		ÉCART B2010-B2009	
Droit sur l'immatriculation	55 415	51,3%	54 065	53 530	1 350	+2,5%	1 885	+3,5%
Taxe sur l'essence	52 579	48,7%	51 258	[illegible]3	1 321	+2,6%	(264)	-0,5%
SOUS-TOTAL	**107 994**	**100,0%**	**105 323**	**106 373**	**2 671**	**2,5%**	**1 621**	**1,5%**
Frais de gestion SAAQ*	(1 108)	-1,0%	(1 081)	(1 071)	(27)	+2,5%	(38)	+3,5%
TOTAL	**106 886**	**99,0%**	**104 242**	**105 302**	**2 644**	**2,5%**	**1 583**	**1,5%**

** Correspondent à 2,0 % des revenus du droit sur l'immatriculation.*

1.1.2. Utilisation prévue

Pour le financement direct de ses activités, l'AMT utilise environ le tiers des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes, soit :

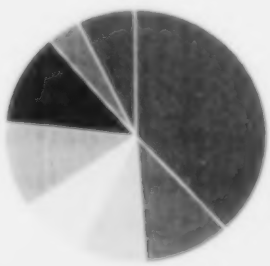
- 12 % pour combler le déficit résiduel d'exploitation des cinq lignes du réseau de trains de banlieue ;
- 12 % pour combler le déficit résiduel d'exploitation des équipements et des express métropolitains ;
- 11 % pour la promotion du transport collectif, le soutien au développement et les frais de fonctionnement.

Le solde des sources dédiées en provenance des automobilistes, soit 66 % de celles-ci, est utilisé en soutien au réseau de métro de la STM et aux différents services d'autobus à vocation métropolitaine :

- 38 % pour le réseau de métro ;
- 28 % pour les services d'autobus à vocation métropolitaine.

L'AMT versera 70,2 M$ en 2010 en soutien direct aux organismes de transport collectif de la région métropolitaine, soit un montant équivalent à celui du budget 2009. La répartition de la distribution des sources gouvernementales dédiées se détaille comme suit :

FIGURE 1
Utilisation des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2010



A	Subvention à l'exploitation pour le réseau de métro STM	40 690	38,07%
B	Subvention à l'exploitation pour les différents réseaux d'autobus		
C	Aide métropolitaine réseaux d'autobus	11 422	10,69%
D	Aide aux tarifs réduit et étudiant	9 052	8,47%
E	Aide à l'intégration tarifaire	9 033	8,45%
F	Réseau de trains de banlieue	11 812	11,05%
G	Équipements métropolitains, Express et transport adapté	12 838	12,01%
H	Soutien au développement et mesures de soutien au plan patrimo	4 326	4,05%
I	Fonctionnement AMT et autres	7 731	7,23%

TABLEAU 4
Utilisation des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2009-2010

(en milliers $)	BUDGET 2010		PRÉVISION 2009	BUDGET 2009	ÉCART B2010-P2009		ÉCART B2010-B2009	
SOURCES GOUVERNEMENTALES DÉDIÉES NETTES								
Droit sur l'immatriculation	55 415	51,8%	54 065	53 530	1 350	+2,5%	1 885	3,5%
Taxe sur l'essence	52 579	49,2%	51 258	52 843	1 321	+2,6%	(264)	-0,5%
Frais de gestion SAAQ	(1 108)	-1,0%	(1 081)	(1 071)	(27)	+2,5%	(38)	3,5%
SOUS-TOTAL	**106 886**	**100,0%**	**104 242**	**105 302**	**2 644**	**2,5%**	**1 583**	**1,5%**
SUBVENTIONS AUX ORGANISMES DE TRANSPORT								
Aide métropolitaine au réseau de métro STM	40 690	38,0%	44 501	44 501	(3 811)	-8,6%	(3 811)	-8,6%
Aide métropolitaine autobus et dépenses afférentes	11 422	10,7%	12 840	12 841	(1 418)	-11,0%	(1 419)	-11,0%
Aide aux tarifs réduit et étudiant	9 052	8,4%	8 528	8 528	524	+6,1%	524	6,1%
Aide à l'intégration tarifaire	9 033	8,4%	4 327	4 327	4 706	+108,8%	4 706	108,8%
SOUS-TOTAL	**70 197**	**65,5%**	**70 196**	**70 197**	**1**	**0,0%**	**0**	**0,0%**
AUTRES								
Déficit trains de banlieue	11 685	10,9%	12 180	7 221	(496)	-4,1%	4 464	+61,8%
Déficit équipements métropolitains	10 606	9,9%	12 359	13 534	(1 753)	-14,2%	(2 928)	-21,6%
Déficit autobus express métropolitains	1 022	1,0%	742	919	280	+37,7%	103	+11,2%
Transport adapté	1 591	1,5%	1 220	1 220	371	+30,4%	371	+30,4%
Soutien au développement	2 750	2,6%	3 000	3 000	(250)	-8,3%	(250)	-8,3%
Mesure de soutien au plan pétrole	1 576	1,5%	1 805	-	(229)	+0,0%	1 576	+0,0%
Fonctionnement de l'AMT et autres	7 715	7,2%	6 239	8 211	1 476	+23,7%	(497)	-6,0%
Réserve pour éventualités	-	0,0%	1 132	1 000	(1 132)		(1 000)	-100,0%
SOUS-TOTAL	**36 945**	**34,5%**	**38 677**	**35 105**	**(1 732)**	**-4,5%**	**1 840**	**5,2%**
TOTAL	**107 143**	**100,0%**	**108 873**	**105 302**	**(1 730)**	**-1,6%**	**1 840**	**1,7%**

1.1.3. Évolution depuis 1996

Les sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes ne sont pas indexées. Rappelons que la taxe sur l'essence est fixée à 0,015 $ / litre depuis 1996 et les droits d'immatriculation des véhicules de promenade à 30 $ depuis 1992, dates de leur introduction respective.

La croissance des ventes d'essence et du nombre de véhicules immatriculés dans la région métropolitaine génère depuis 2004 une hausse moyenne des revenus de 1 % par année. Le bilan net de l'évolution des sources dédiées en provenance des automobilistes affiche cependant une décroissance moyenne de 0,15 % par année pour cette période, quand cette évolution est exprimée en dollar constant. Des sommes pourtant indispensables puisqu'elles servent, entre autres, à verser des aides aux organismes de transport collectif de la grande région métropolitaine.

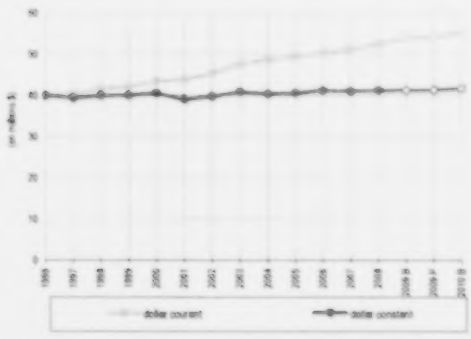
L'indexation de ces sources depuis 1996, permettrait d'augmenter les revenus de 24,9 M$ en 2010 (TABLEAU 5), et de redistribuer ainsi une somme plus importante à ces organismes.

TABLEAU 5
Évolution des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 1996-2010

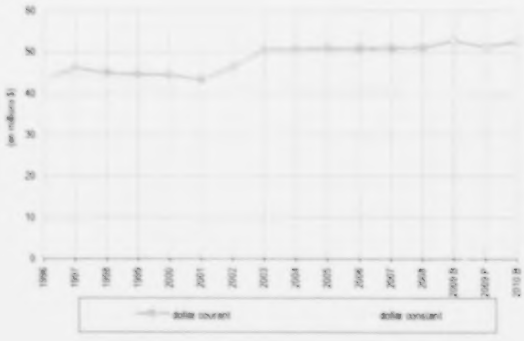
(en millions $)	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009 R	2009 P	2010 B
SOURCES GOUVERNEMENTALES DÉDIÉES																
Droit sur l'immatriculation	39,9	40,4	41,6	42,1	43,5	43,8	45,4	47,7	48,7	49,4	50,4	51,2	52,5	53,5	54,1	55,4
Taxe sur l'essence	43,2	46,1	44,9	44,6	44,4	43,2	46,3	50,5	50,8	50,9	50,9	51,0	51,1	52,9	51,3	52,6
Facture SAAQ	(0,8)	(0,8)	(0,8)	(0,8)	(0,9)	(0,9)	(0,9)	(1,0)	(1,0)	(1,0)	(1,0)	(1,0)	(1,1)	(1,1)	(1,1)	(1,1)
TOTAL (dollar courant)	**82,3**	**83,7**	**85,7**	**85,9**	**87,0**	**86,1**	**90,8**	**97,2**	**98,5**	**99,3**	**100,3**	**101,2**	**102,5**	**105,3**	**104,2**	**106,9**
Taux d'indexation (IPC / IPT)		3,0%	1,5%	1,9%	2,9%	5,0%	2,0%	2,5%	4,0%	1,9%	0,5%	2,6%	2,6%	3,5%	3,5%	1,0%
Droit sur l'immatriculation	39,9	39,2	39,8	39,9	40,5	38,9	39,7	40,8	40,2	40,5	41,1	40,9	41,1	40,8	41,2	41,7
Taxe sur l'essence	43,2	44,8	43,0	42,3	41,3	38,4	40,4	43,2	42,0	41,7	41,6	40,8	40,0	40,3	39,1	39,3
Facture SAAQ	(0,8)	(0,8)	(0,8)	(0,8)	(0,8)	(0,8)	(0,8)	(0,9)	(0,8)	(0,8)	(0,8)	(0,8)	(0,9)	(0,8)	(0,8)	(0,8)
TOTAL (dollar constant)	**82,3**	**83,2**	**82,0**	**81,4**	**80,9**	**76,5**	**79,3**	**83,1**	**81,4**	**81,4**	**81,9**	**80,9**	**81,9**	**81,9**	**79,9**	**82,0**
Diminution annuelle indexée	**0,0**	**2,3**	**3,7**	**4,5**	**6,1**	**9,8**	**11,5**	**14,1**	**17,1**	**17,9**	**18,4**	**20,3**	**20,6**	**23,4**	**24,3**	**24,9**

FIGURE 2
Évolution des sources gouvernementales dédiées – 1996-2010

DROITS D'IMMATRICULATION (30,0 $ - véhicules de promenade)



TAXE SUR L'ESSENCE (0,015 $/litre)



De 1996 à 2008, les revenus provenant des sources gouvernementales dédiées se sont accrus de 20,2 M$.

Au cours de la même période, l'aide versée aux organismes de transport s'est accru de 19,6 M$, soit l'essentiel de l'augmentation des sources gouvernementales dédiées.

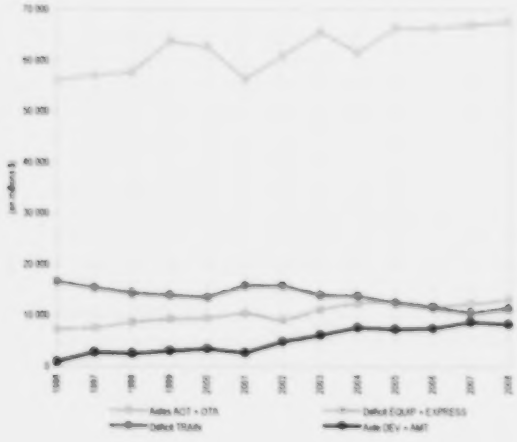
De plus, le déficit résiduel du réseau de trains de banlieue est passé de 16,6 M$ à 11,4 M$, diminuant ainsi de 5,2 M$ la contribution des automobilistes accordée à ce réseau. La part accordée aux équipements et express métropolitains s'est, quant à elle, accrue de 5,9 M$.

En proportion, la part accordée au train est passée de 19 % en 1997 à 13 % en 2008, alors que celle accordée aux équipements et express métropolitains est passée de 9 % à 13 %, et celle accordée au métro et aux services d'autobus à vocation métropolitaine de 69 % à 67 %.

Rappelons que le conseil d'administration de l'AMT est en attente de la réforme sur le financement qui permettra de déplafonner les aides et le soutien aux AOT.

FIGURE 3
Évolution de l'utilisation des sources gouvernementales dédiées – 1996-2010

SOURCES GOUVERNEMENTALES



2. SYSTÈME TARIFAIRE MÉTROPOLITAIN

En 2010, l'AMT et les organismes de transport de la région métropolitaine vont déployer des programmes de fidélisation aux titres métropolitains, avec des campagnes de sollicitation offrant le programme du 12e titre gratuit aux abonnés OPUS. De plus, il est prévu de lancer l'OPUS personnalisée, qui permettra aux détenteurs de titres à tarif ordinaire de sécuriser leur carte : en personnalisant leur carte, ils pourront reconstituer leur portefeuille de titres dans l'éventualité d'une perte ou d'un vol.

2.1. TARIFICATION MÉTROPOLITAINE (TRAM)

La tarification métropolitaine comprend les titres TRAM, qui donnent accès aux réseaux de trains de banlieue, d'autobus et de métro de la région métropolitaine de Montréal.

2.1.1 Indexation des tarifs TRAM

Les tarifs des titres de transport mensuels TRAM pour 2010 font l'objet d'une indexation moyenne de 1,75 % pour refléter l'inflation. Cette démarche s'arrime à l'objectif du gouvernement du Québec d'augmenter de 8 % l'achalandage de l'ensemble du réseau de transport collectif sur un horizon de cinq ans.

TABLEAU 6
Tarifs des titres mensuels TRAM pour 2010 et comparaison avec les tarifs 2009

ZONE	TITRE	HAUSSE	ORD. 2010	ORD. 2009	ÉTUDIANT 2010	ÉTUDIANT 2009	RÉD. 2010	RÉD. 2009
MENSUELS MÉTROPOLITAINS (TRAM)								
1	TRAM 1	1,75%	**81,00 $**	79,50 $	**65,00 $**	63,50 $	**48,50 $**	47,50 $
2	TRAM 2	1,75%	**94,50 $**	93,00 $	**75,50 $**	74,50 $	**56,50 $**	56,00 $
3	TRAM 3	1,75%	**111,00 $**	109,00 $	**89,00 $**	87,00 $	**66,50 $**	65,50 $
4	TRAM 4	1,75%	**121,00 $**	119,00 $	**97,00 $**	95,00 $	**72,50 $**	71,50 $
5	TRAM 5	1,75%	**140,00 $**	138,00 $	**112,00 $**	110,00 $	**84,00 $**	83,00 $
6	TRAM 6	1,75%	**168,00 $**	165,00 $	**134,00 $**	132,00 $	**101,00 $**	99,00 $
7	TRAM 7	1,75%	**194,00 $**	191,00 $	**155,00 $**	153,00 $	**116,00 $**	115,00 $
8	TRAM 8	1,75%	**222,00 $**	218,00 $	**178,00 $**	174,00 $	**133,00 $**	131,00 $

2.1.2. Conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant TRAM

Les conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant sont maintenues en 2010. Ces conditions prévoient un rabais tarifaire de 40 % pour les enfants de 6 à 11 ans, pour les étudiants de 12 à 17 ans ainsi que pour les personnes de 65 ans et plus. Un rabais tarifaire de 20 % est aussi offert aux étudiants de 18 à 25 ans. Une carte OPUS avec photo est obligatoire pour se prévaloir de ces rabais.

TABLEAU 7
Conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant

	ÉTUDIANT	RÉDUIT
Admissibilité	18 à 25 ans	6 à 17 ans, 65 ans et plus
Rabais sur le tarif ordinaire	20%	40%

2.1.3. Zones tarifaires métropolitaines

Avec l'introduction du système OPUS, et dans le souci d'une meilleure équité, les zones tarifaires locales et métropolitaines en vigueur dans la région ont fait l'objet d'une révision en 2008 et 2009. Ces travaux étant achevés, aucun ajustement n'est apporté aux zones tarifaires métropolitaines en 2010.

2.2. TARIFICATION DU RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

Outre les titres métropolitains TRAM, la grille tarifaire du réseau de trains de banlieue comprend les titres TRAIN, exclusifs à ce réseau.

2.2.1. Indexation des tarifs TRAIN

L'indexation des tarifs des titres TRAIN s'arrime à celle des tarifs des titres TRAM, soit une hausse moyenne de 1,75 %.

TABLEAU 8
Tarifs des titres mensuels TRAIN pour 2010 et comparaison avec les tarifs 2009

ZONE	TITRE	HAUSSE	ORD. 2010	ORD. 2009	ÉTUDIANT 2010	ÉTUDIANT 2009	RÉD. 2010	RÉD. 2009
MENSUELS TRAINS								
4	TRAIN 4	1,75%	**111,00 $**	109,00 $	**89,00 $**	87,00 $	**66,50 $**	65,50 $
5	TRAIN 5	1,75%	**119,00 $**	117,00 $	**95,00 $**	93,50 $	**71,50 $**	70,00 $
6	TRAIN 6	1,75%	**143,00 $**	140,00 $	**114,00 $**	112,00 $	**86,00 $**	84,00 $
7	TRAIN 7	1,75%	**165,00 $**	162,00 $	**132,00 $**	130,00 $	**99,00 $**	97,00 $

2.2.2. Zones tarifaires et conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant TRAIN

Les zones tarifaires et conditions d'admissibilité aux tarif réduit et étudiant applicables aux titres TRAIN s'arriment à celles des titres intégrés TRAM et demeurent inchangées en 2010.

2.2.3. Accès gratuit au réseau de trains de banlieue

L'AMT a introduit en 2009, sous forme de promotion, la gratuité d'accès au réseau de trains de banlieue pour les enfants de 6 à 11 ans accompagnés d'un adulte. Cette nouvelle promotion tarifaire vise à favoriser l'adoption par les familles de modes de transport durable. En 2010, l'Agence rend cette mesure permanente.

2.3. TARIFICATION DU RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN

La grille tarifaire des autobus express métropolitains comprend les titres métropolitains TRAM. Pour l'Express Chevrier, cette grille intègre aussi les titres unitaires et mensuels du Réseau de transport de Longueuil (RTL).

2.4. RECETTES MÉTROPOLITAINES DES TITRES TRAM

2.4.1. Prévisions 2009-2010

Les recettes métropolitaines correspondent aux ventes de titres mensuels TRAM de l'AMT, des titres qui peuvent être utilisés sur tous les réseaux de transport collectif de la région.

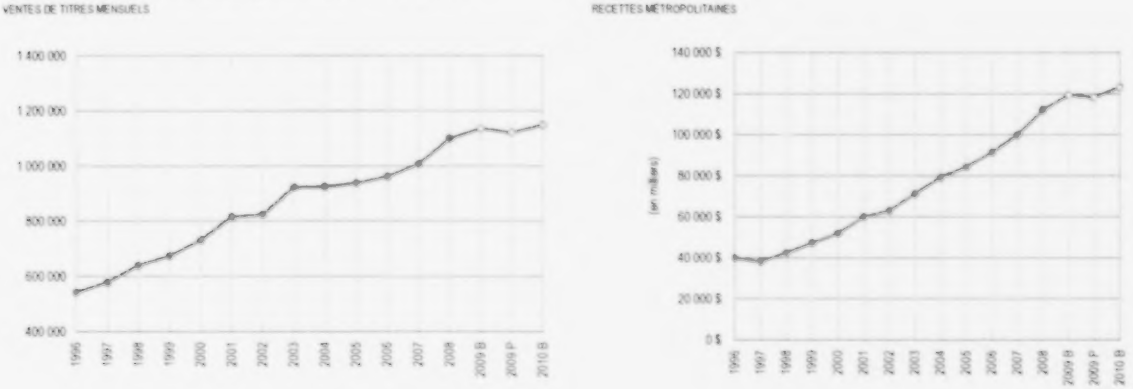
Pour les cinq premiers mois de 2009, les ventes de titres TRAM se sont accrues de 2, % par rapport à la même période en 2008. La prévision 2009 est ajustée à 118,2 M$, en considérant les ventes réelles des premiers mois de l'année 2009. De ce montant, 86,9 M$ sont affectés aux recettes métropolitaines, 30,3 M$ aux revenus du réseau de trains de banlieue et 1,0 M$ aux recettes des autobus express métropolitains.

Pour 2010, les recettes métropolitaines totales sont évaluées à 123,1 M$, soit une hausse de 3,2 % par rapport au budget de 2009, et une hausse de 4,2 % par rapport à la prévision 2009. De ce montant, 91,1 M$ sont affectés aux recettes métropolitaines, 31,1 M$ aux revenus du réseau de trains de banlieue et 1,0 M$ aux recettes des autobus express métropolitains.

TABLEAU 9
Évolution des recettes métropolitaines – 1996-2010

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009 B	2009 P	2010 B
TITRES MENSUELS TRAM																
Ventes	541 268	577 107	638 382	672 562	730 115	814 016	823 299	920 969	923 509	936 278	959 480	1 005 561	1 097 553	1 134 266	1 119 498	1 147 452
Recettes (en milliers $)	39 600 $	36 000 $	42 300 $	47 206 $	51 771 $	59 754 $	62 930 $	71 074 $	79 081 $	84 302 $	91 372 $	99 646 $	112 001 $	119 215 $	118 157 $	123 086 $

FIGURE 4
Évolution des recettes métropolitaines – 1996-2010



2.4.2. Méthode de partage des recettes métropolitaines

Les recettes tarifaires métropolitaines sont partagées en fonction de l'utilisation des réseaux. Les notions de déplacement et de distance parcourue par les acheteurs de titres métropolitains sont utilisées comme mesures d'utilisation des réseaux :

- un premier montant, indexé en 2010 à 20,50 $ par titre vendu, est réparti en proportion des déplacements effectués sur chaque réseau (passagers) pour chaque zone tarifaire ;
- le solde du montant à partager par zone est réparti en proportion de la distance parcourue par les acheteurs de titres métropolitains sur chaque réseau (passagers-kilomètres).

Le montant à répartir correspond aux recettes tarifaires métropolitaines desquelles sont déduits les frais de commission accordés aux agences pour la vente de titres (1 % pour les titres des zones 1, 2 et 3, le taux réel de commission payée sans excéder 3 % pour les titres des zones 4 à 8) ainsi que les frais de sondage, d'impression et de distribution des titres.

Tous les titres métropolitains sont pris en considération dans le partage des recettes tarifaires, à l'exception des titres suivants, qui font l'objet d'ententes particulières :

- les titres métropolitains utilisés dans et vers l'extérieur du territoire de l'AMT : le réseau central reçoit l'équivalent de son tarif local et le solde de la recette est attribué au réseau périphérique ;
- les titres métropolitains utilisés par les usagers des services de transport adapté : l'organisme qui vend le titre conserve la recette tarifaire ;
- les titres métropolitains utilisés comme titres locaux pour lesquels la grille tarifaire de l'organisme de transport ne prévoit aucun titre local concurrent et pour lesquels les sondages révèlent l'usage d'un seul réseau local par les usagers : l'organisme responsable du réseau emprunté localement conserve la recette tarifaire.

La procédure permettant d'évaluer les mesures d'utilisation des réseaux est fondée sur l'observation des habitudes de déplacement d'un échantillon d'acheteurs de titres métropolitains et sur la mise en place d'un système d'information détaillé de suivi des ventes mensuelles de ces titres.

En 2010, les données de l'enquête sur l'usage des titres 2007 seront utilisées pour l'évaluation des mesures d'utilisation des réseaux.

TABLEAU 10
Répartition et distribution des recettes métropolitaines – 2009-2010

(en milliers $)	BUDGET 2010		PRÉVISION 2009	BUDGET 2009	ÉCART B2010 - P2009		ÉCART B2010 - B2009	
RECETTES MÉTROPOLITAINES AOT								
STM	45 331	36,8%	43 166	42 271	2 166	+5,0%	3 060	+7,2%
RTL	18 792	15,3%	17 765	17 794	1 027	+5,8%	998	+5,6%
STL	10 620	8,6%	10 029	9 899	591	+5,9%	721	+7,3%
CIT Laurentides	1 374	1,1%	1 353	1 474	21	+1,5%	(100)	-6,8%
CRT Lanaudière	3 683	3,0%	3 612	3 626	71	+2,0%	57	+1,6%
CIT La Presqu'île	529	0,4%	518	112	11	+2,2%	417	-
CIT de Sorel-Varennes	2 226	1,8%	2 139	2 279	87	+4,0%	(53)	-2,3%
OMIT Sainte-Julie	1 030	0,8%	1 007	978	24	+2,4%	52	+5,4%
CIT de la Vallée du Richelieu	2 095	1,7%	2 055	2 029	40	+1,9%	66	+3,3%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	1 187	1,0%	1 160	1 180	27	+2,3%	7	+0,6%
CIT Le Richelain	1 095	0,9%	1 034	1 117	61	+5,9%	(22)	-1,9%
CIT Roussillon	751	0,6%	733	713	18	+2,4%	38	+5,3%
CIT du Haut-Saint-Laurent	396	0,3%	388	261	8	+2,1%	135	+51,8%
CIT du Sud-Ouest	1 953	1,6%	1 901	1 824	51	+2,7%	129	+7,0%
SOUS-TOTAL	**91 062**	**74,0%**	**86 860**	**85 557**	**4 202**	**+4,8%**	**5 505**	**+6,4%**
RECETTES MÉTROPOLITAINES AMT								
Trains de banlieue	31 074	25,2%	30 275	32 866	799	+2,6%	(1 792)	-5,5%
Autobus express métropolitains	950	0,8%	1 022	792	(72)	-7,0%	158	+20,0%
SOUS-TOTAL	**32 024**	**26,0%**	**31 297**	**33 658**	**727**	**+2,3%**	**-1 634**	**-4,9%**
TOTAL	**123 086**	**100,0%**	**118 157**	**119 215**	**4 929**	**+4,2%**	**3 871**	**+3,2%**

TABLEAU 11
Évolution de la répartition des recettes métropolitaines – 1999-2010

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009 B	2009 P	2010 B
RECETTES MÉTROPOLITAINES PAR AOT (milliers de $)													
STM	17 568	18 545	20 156	20 978	23 069	24 538	25 658	27 854	33 530	39 982	42 271	43 166	45 331
RTL	12 058	12 738	11 831	12 181	12 524	13 901	14 406	15 151	15 844	16 987	17 794	17 765	18 792
STL	7 012	7 282	6 650	6 865	7 130	7 429	8 214	9 222	9 339	9 999	9 899	10 029	10 620
CIT/CRT/Municipalité	6 050	6 568	7 038	7 814	8 284	8 624	9 941	11 510	12 962	14 998	15 593	15 901	16 319
AMT	4 518	6 638	14 079	15 092	20 067	24 589	25 883	27 635	28 151	30 035	33 658	31 297	32 024
TOTAL	**47 206**	**51 771**	**59 754**	**62 930**	**71 074**	**79 081**	**84 302**	**91 372**	**99 846**	**112 001**	**119 215**	**118 157**	**123 086**

GRILLE TARIFAIRE 2010 DES TITRES DE TRANSPORT TRAIN ET MÉTROPOLITAIN

TARIFS ($)	ORDINAIRE	ÉTUDIANT	RÉDUIT	DEUX-MONTAGNES	DORION-RIGAUD	BLAINVILLE-ST-JÉRÔME	MONT-ST-HILAIRE	DELSON-CANDIAC
Zone 1								
Titre mensuel TRAM	81,00	65,00	48,50	Gare Centrale	Lucien-L'Allier	Lucien-L'Allier	Gare Centrale	Lucien-L'Allier
Carnet de 6 billets-TRAM	16,00	-	9,50	Canora	Vendôme	Vendôme		Vendôme
Billet-TRAM à l'unité	4,00	-	2,50	Mont-Royal	Montréal-Ouest	Montréal-Ouest		Montréal-Ouest
				Montpellier	Lachine	Parc		LaSalle
						Chabanel		
Zone 2								
Titre mensuel TRAM	94,50	75,50	56,50	Du Ruisseau	Dorval	Bois-de-Boulogne		
Carnet de 6 billets-TRAM	19,00	-	11,50	Bois-Franc	Pine Beach			
Billet-TRAM à l'unité	4,75	-	2,75	Sunnybrooke	Valois			
				Roxboro-Pierrefonds	Pointe-Claire			
					Cedar Park			
Zone 3								
Titre mensuel TRAM	111,00	89,00	66,50	Île-Bigras	Beaconsfield	De la Concorde	Saint-Lambert	
Carnet de 6 billets-TRAM	22,00	-	13,00	Sainte-Dorothée	Beaurepaire	Vimont	Saint-Hubert	
Billet-TRAM à l'unité	5,50	-	3,25		Baie-d'Urfe	Sainte-Rose		
					Sainte-Anne-de-Bellevue			
Zone 4								
Titre mensuel TRAM	121,00	97,00	72,50		Île-Perrot			
Titre mensuel TRAIN	111,00	89,00	66,50		Pincourt–Terrasse-Vaudreuil			
Carnet de 6 billets-TRAIN	24,00	-	14,50					
Billet-TRAIN à l'unité	6,00	-	3,50					
Zone 5								
Titre mensuel TRAM	140,00	112,00	84,00	Grand-Moulin	Donon	Rosemère	Saint-Bruno	Sainte-Catherine
Titre mensuel TRAIN	119,00	95,00	71,50	Deux-Montagnes	Vaudreuil	Sainte-Thérèse	Saint-Basile-le-Grand	Saint-Constant
Carnet de 6 billets-TRAIN	28,00	-	17,00					Delson
Billet-TRAIN à l'unité	7,00	-	4,25					Candiac
Zone 6								
Titre mensuel TRAM	168,00	134,00	101,00		Hudson*	Blainville	McMasterville	
Titre mensuel TRAIN	143,00	114,00	86,00		Rigaud*		Mont-Saint-Hilaire	
Carnet de 6 billets-TRAIN	33,50	-	20,00					
Billet-TRAIN à l'unité	8,50	-	5,00					
Zone 7								
Titre mensuel TRAM	194,00	155,00	116,00			Saint-Jérôme		
Titre mensuel TRAIN	165,00	132,00	99,00					
Carnet de 6 billets-TRAIN	39,00	-	23,50					
Billet-TRAIN à l'unité	9,75	-	5,75					
Zone 8								
Titre mensuel TRAM	222,00	178,00	133,00					

CLASSIFICATION

0 à 5 ans	Gratuit
6 à 11 ans	Gratuit sur le réseau de trains de banlieue si accompagné d'un adulte
Avec carte OPUS avec photo :	
6 à 17 ans	tarif réduit
18 à 25 ans	tarif étudiant
65 ans et +	tarif réduit

**** RÉDUCTION TARIFAIRE***

Gare Hudson et Rigaud : les titres de transport de la zone 5 sont acceptés

AMT
Agence métropolitaine de transport

INTÉGRATION TARIFAIRE

Zones tarifaires pour les titres mensuels métropolitains

Tarifs 2010

	Titre exigé	Tarif ordinaire	Tarif étudiant[1]	Tarif réduit[2]
Zone 1	TRAM 1	81,00$	65,00$	48,50$
Zone 2	TRAM 2	94,50$	75,50$	56,50$
Zone 3	TRAM 3	111,00$	89,00$	66,50$
Zone 4	TRAM 4	121,00$	97,00$	72,50$
Zone 5	TRAM 5	140,00$	112,00$	84,00$
Zone 6	TRAM 6	168,00$	134,00$	101,00$
Zone 7	TRAM 7	194,00$	155,00$	116,00$
Zone 8	TRAM 8	222,00$	178,00$	133,00$

[1] Étudiant de 18 à 25 ans.
[2] 65 ans ou plus, étudiants de moins de 18 ans.

Note : Les tarifs, réduit et étudiant, métropolitains sont offerts sur carte OPUS privilège avec photo. Étudiants : âge au 31 octobre de l'année en cours.

- Express métropolitain
- Trains de banlieue
- Métro
- Territoire des organismes de transport
- Limites des municipalités
- Limites de l'AMT

Octobre 2009

A M T

Agence métropolitaine de transport

INTÉGRATION TARIFAIRE

Zones tarifaires pour les titres mensuels métropolitains

Tarifs 2010

	Zone métro	Tarif adulte	Tarif étudiant	Tarif aîné
Zone 1	TRAM 1	91,00 $	91,00 $	45,50 $
Zone 2	TRAM 2	94,50 $	73,00 $	36,50 $
Zone 3	TRAM 3	111,00 $	84,00 $	42,00 $
Zone 4	TRAM 4	123,00 $	97,00 $	48,50 $
Zone 5	TRAM 5	140,00 $	110,00 $	55,00 $
Zone 6	TRAM 6	168,00 $	134,00 $	67,00 $
Zone 7	TRAM 7	194,00 $	155,00 $	78,00 $
Zone 8	TRAM 8	220,00 $	176,00 $	88,00 $

Note : Les tarifs sont établis à titre indicatif pour la période de validité 2010 et peuvent être modifiés. Consultez l'agence métropolitaine de transport.

Légende

Zone tarifaire

Métro

Territoire des organismes de transport

Limites géomorphologiques

Limites de l'AMT

3. FINANCEMENT DU RÉSEAU DE MÉTRO

Une entente a été conclue en 2007 entre le Conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et le gouvernement du Québec concernant le partage du déficit du réseau de métro de la STM pour la période 2007-2011. Cette entente prévoit qu'une contribution annuelle du gouvernement du Québec de 8,1 M$ est versée pour assumer le service de dette passé de la Communauté urbaine de Montréal (CUM). Cette entente prévoit aussi que le déficit résiduel du réseau du métro de la STM (incluant le service de dette non subventionné), évalué à 31,0 M$ en moyenne, pour la période 2007-2011, est pris en charge par les 83 municipalités de la région métropolitaine.

Compte tenu de son rôle et de son expertise, l'entente prévoit que c'est l'AMT qui perçoit la contribution financière des municipalités faisant partie de son territoire en fonction de l'utilisation du réseau de métro par leurs citoyens, et qui la redistribue en majeure partie à la STM.

TABLEAU 12
Contribution annuelle des municipalités pour la période 2007-2011 (montant 2007)
(en millions $)

ANNÉE	MONTRÉAL	LAVAL	LONGUEUIL*	COURONNE NORD	COURONNE SUD	TOTAL
2007	19,170 $	1,110 $	1,718 $	0,566 $	0,545 $	**23,109 $**
2008	16,701 $	1,222 $	1,891 $	0,623 $	0,600 $	**21,036 $**
2009	24,064 $	1,520 $	2,352 $	0,775 $	0,746 $	**29,457 $**
2010	29,588 $	2,004 $	3,101 $	1,021 $	0,983 $	**36,698 $**
2011	36,164 $	2,346 $	3,630 $	1,195 $	1,151 $	**44,487 $**
MOYENNE	**25,137 $**	**1,841 $**	**2,539 $**	**0,836 $**	**0,805 $**	**30,957 $**

Lors de l'entente conclue le 22 février 2007 entre le Conseil de la CMM et le gouvernement du Québec, et ratifiée ultérieurement, il a été convenu entre les parties impliquées que la contribution pour l'année 2007 serait cependant répartie également sur les quatre années subséquentes.

TABLEAU 13
Contribution annuelle nette des municipalités pour la période 2007-2011 (montant 2007 réparti)
(en millions $)

ANNÉE	MONTRÉAL	LAVAL	LONGUEUIL*	COURONNE NORD	COURONNE SUD	TOTAL
2007	-	-	-	-	-	-
2008	21,493 $	1,500 $	2,320 $	0,764 $	0,725 $	**26,802 $**
2009	28,856 $	1,798 $	2,782 $	0,916 $	0,868 $	**35,220 $**
2010	34,381 $	2,282 $	3,530 $	1,162 $	1,102 $	**42,458 $**
2011	40,957 $	2,624 $	4,060 $	1,337 $	1,286 $	**50,263 $**
MOYENNE	**25,137 $**	**1,841 $**	**2,539 $**	**0,836 $**	**0,796 $**	**30,940 $**

* *Le gouvernement du Québec versera à la Ville de Longueuil une subvention d'équilibre qui ramènera sa contribution annuelle à la hauteur de celle de la Ville de Laval*

De plus, l'AMT contribue financièrement chaque année à l'exploitation du réseau de métro par le biais de ses subventions aux AOT. Ainsi en 2010, l'aide au métro est de 40,7 M$, ce qui représente 58,3 % du total des aides versées aux AOT.

TABLEAU 14
Détail des contributions annuelles par AOT et municipalités

(en millions $)

RÉGION	AOT	MUNICIPALITÉ	Moyenne	2007	2008	2009	2010	2011
Couronne nord	CIT Laurentides	Blainville	0,034 $	- $	0,031 $	0,037 $	0,047 $	0,054 $
		Boisbriand	0,021 $	- $	0,019 $	0,023 $	0,030 $	0,034 $
		Bois-des-Filion	0,010 $	- $	0,009 $	0,011 $	0,014 $	0,017 $
		Deux-Montagnes	0,043 $	- $	0,040 $	0,048 $	0,060 $	0,070 $
		Lorraine	0,028 $	- $	0,026 $	0,031 $	0,040 $	0,046 $
		Mirabel	0,020 $	- $	0,018 $	0,021 $	0,027 $	0,031 $
		Oka	0,006 $	- $	0,006 $	0,007 $	0,009 $	0,010 $
		Pointe-Calumet	0,014 $	- $	0,013 $	0,015 $	0,019 $	0,022 $
		Rosemère	0,043 $	- $	0,039 $	0,047 $	0,059 $	0,068 $
		Sainte-Anne-des-Plaines	0,009 $	- $	0,008 $	0,010 $	0,012 $	0,014 $
		Sainte-Marthe-sur-le-Lac	- $	- $	- $	- $	- $	- $
		Sainte-Thérèse	0,049 $	- $	0,045 $	0,053 $	0,068 $	0,078 $
		Saint-Eustache	0,047 $	- $	0,043 $	0,051 $	0,065 $	0,075 $
		Saint-Jérôme	0,028 $	- $	0,026 $	0,031 $	0,040 $	0,045 $
		Saint-Joseph-du-Lac	0,007 $	- $	0,006 $	0,008 $	0,010 $	0,011 $
	SOUS-TOTAL		0,360 $	- $	0,329 $	0,394 $	0,501 $	0,576 $
	MRC Les Moulins	Mascouche	0,039 $	- $	0,036 $	0,043 $	0,054 $	0,062 $
		Terrebonne	0,167 $	- $	0,153 $	0,183 $	0,233 $	0,267 $
	SOUS-TOTAL		0,206 $	- $	0,189 $	0,226 $	0,287 $	0,330 $
	MRC L'Assomption	Charlemagne	0,016 $	- $	0,014 $	0,017 $	0,022 $	0,025 $
		L'Assomption	0,025 $	- $	0,023 $	0,027 $	0,035 $	0,040 $
		Repentigny	0,228 $	- $	0,208 $	0,249 $	0,317 $	0,364 $
		Saint-Sulpice	0,001 $	- $	0,001 $	0,001 $	0,002 $	0,002 $
	SOUS-TOTAL		0,270 $	- $	0,247 $	0,296 $	0,375 $	0,431 $
SOUS-TOTAL			0,836 $	- $	0,764 $	0,915 $	1,162 $	1,337 $
Couronne ouest	CIT Presqu'île	Hudson	0,003 $	- $	0,003 $	0,004 $	0,005 $	0,006 $
		L'Île-Perrot	0,008 $	- $	0,007 $	0,008 $	0,011 $	0,012 $
		Pincourt	0,005 $	- $	0,004 $	0,005 $	0,007 $	0,008 $
		Vaudreuil-Dorion	0,034 $	- $	0,031 $	0,037 $	0,047 $	0,054 $
	SOUS-TOTAL		0,050 $	- $	0,046 $	0,055 $	0,069 $	0,080 $
	Autres municipalités	Les Cèdres	0,001 $	- $	0,001 $	0,001 $	0,001 $	0,001 $
		L'Île-Cadieux	- $	- $	- $	- $	- $	- $
		Notre-Dame-de-l'Île-Perrot	0,011 $	- $	0,010 $	0,012 $	0,016 $	0,018 $
		Pointe-des-Cascades	- $	- $	- $	- $	- $	- $
		Saint-Lazare	0,007 $	- $	0,006 $	0,008 $	0,010 $	0,011 $
		Terrasse-Vaudreuil	0,006 $	- $	0,005 $	0,007 $	0,008 $	0,010 $
		Vaudreuil-sur-le-Lac	- $	- $	- $	- $	- $	- $
	SOUS-TOTAL		0,025 $	- $	0,023 $	0,028 $	0,035 $	0,040 $
SOUS-TOTAL			0,075 $	- $	0,069 $	0,082 $	0,104 $	0,120 $
Couronne sud	CIT Sud-Ouest	Beauharnois	0,002 $	- $	0,002 $	0,003 $	0,003 $	0,004 $
		Châteauguay	0,154 $	- $	0,141 $	0,169 $	0,214 $	0,246 $
		Kahnawake	- $	- $	- $	- $	- $	- $
		Léry	0,008 $	- $	0,007 $	0,008 $	0,010 $	0,012 $
	SOUS-TOTAL		0,164 $	- $	0,150 $	0,179 $	0,228 $	0,262 $
	CIT Haut-Saint-Laurent	Mercier	0,020 $	- $	0,018 $	0,022 $	0,027 $	0,031 $
	SOUS-TOTAL		0,020 $	- $	0,018 $	0,022 $	0,027 $	0,031 $
	CIT Roussillon	Delson	0,012 $	- $	0,011 $	0,013 $	0,017 $	0,019 $
		Saint-Constant	0,056 $	- $	0,051 $	0,061 $	0,078 $	0,090 $
		Sainte-Catherine	0,024 $	- $	0,022 $	0,027 $	0,034 $	0,039 $
	SOUS-TOTAL		0,092 $	- $	0,084 $	0,101 $	0,128 $	0,148 $
	CIT Le Richelain	Candiac	0,020 $	- $	0,018 $	0,022 $	0,027 $	0,031 $
		La Prairie	0,068 $	- $	0,062 $	0,075 $	0,095 $	0,109 $
		Saint-Philippe	0,003 $	- $	0,003 $	0,003 $	0,004 $	0,005 $
	SOUS-TOTAL		0,091 $	- $	0,083 $	0,099 $	0,126 $	0,145 $
	CIT Chambly-Richelieu-Carignan	Carignan	0,005 $	- $	0,005 $	0,006 $	0,007 $	0,009 $
		Chambly	0,049 $	- $	0,045 $	0,053 $	0,068 $	0,078 $
		Richelieu	0,005 $	- $	0,004 $	0,005 $	0,007 $	0,008 $
	SOUS-TOTAL		0,059 $	- $	0,054 $	0,065 $	0,082 $	0,094 $
	CIT Vallée-du-Richelieu	Beloeil	0,040 $	- $	0,037 $	0,044 $	0,056 $	0,065 $
		McMasterville	0,013 $	- $	0,012 $	0,015 $	0,018 $	0,021 $
		Mont-Saint-Hilaire	0,013 $	- $	0,012 $	0,015 $	0,018 $	0,021 $
		Otterburn Park	0,016 $	- $	0,014 $	0,017 $	0,022 $	0,025 $
		Saint-Basile-le-Grand	0,052 $	- $	0,047 $	0,057 $	0,072 $	0,083 $
	SOUS-TOTAL		0,134 $	- $	0,123 $	0,147 $	0,187 $	0,215 $
	OMIT Sainte-Julie	Sainte-Julie	0,060 $	- $	0,055 $	0,066 $	0,083 $	0,096 $
	SOUS-TOTAL		0,060 $	- $	0,055 $	0,066 $	0,083 $	0,096 $
	CIT Sorel-Varennes	Contrecoeur	0,006 $	- $	0,005 $	0,006 $	0,008 $	0,009 $
		Saint-Amable	0,004 $	- $	0,003 $	0,004 $	0,005 $	0,006 $
		Varennes	0,080 $	- $	0,073 $	0,088 $	0,111 $	0,128 $
		Verchères	0,008 $	- $	0,007 $	0,009 $	0,011 $	0,013 $
	SOUS-TOTAL		0,097 $	- $	0,089 $	0,107 $	0,136 $	0,156 $
	Autres municipalités	Calixa-Lavallée	- $	- $	- $	- $	- $	- $
		Saint-Isidore	- $	- $	- $	- $	- $	- $
		Saint-Jean-Baptiste	- $	- $	- $	- $	- $	- $
		Saint-Mathias-sur-Richelieu	0,011 $	- $	0,010 $	0,012 $	0,016 $	0,018 $
		Saint-Mathieu	0,001 $	- $	0,001 $	0,001 $	0,002 $	0,002 $
		Saint-Mathieu-de-Beloeil	- $	- $	- $	- $	- $	- $
	SOUS-TOTAL		0,012 $	- $	0,011 $	0,014 $	0,018 $	0,020 $
SOUS-TOTAL			0,721 $	- $	0,656 $	0,786 $	0,998 $	1,166 $
Laval	Société de transport de Laval	Laval	1,641 $	- $	1,500 $	1,798 $	2,282 $	2,624 $
Longueuil	Réseau de transport de Longueuil	Longueuil	2,539 $	- $	2,320 $	2,782 $	3,530 $	4,060 $
Montréal	Société de transport de Montréal	Montréal	25,137 $	- $	21,493 $	28,856 $	34,381 $	40,957 $
TOTAL			30,940 $	- $	26,882 $	35,220 $	42,418 $	50,263 $

4. SUBVENTIONS AUX ORGANISMES DE TRANSPORT

L'AMT attribue une aide financière aux organismes de transport en commun afin de compenser leur apport au réseau de transport métropolitain par autobus et métro. Elle consacre ainsi, depuis 1996, près de 66 % de la contribution qu'elle reçoit des automobilistes pour le financement des aides financières aux organismes de transport collectif. Ces aides se subdivisent en deux catégories, soit l'aide au réseau de transport métropolitain (autobus et métro) et l'aide au système tarifaire métropolitain.

De par leur nature, ces aides sont directement reliées à l'achalandage du réseau de transport métropolitain et la vente des titres de transport métropolitains. La forte croissance de l'achalandage et des ventes de titres, notamment liée au prolongement du métro à Laval et aux effets de la Politique québécoise sur le transport collectif, a provoqué une croissance importante de la charge financière attribuable à ces aides, estimée 79,4 M$ pour 2009 et à 81,1 M$ pour 2010.

Les sources de financement de l'AMT n'ont cependant pas été ajustées pour faire face à cette croissance des besoins. Pour maintenir un budget en équilibre, un plafond budgétaire de 69,8 M$ est ainsi fixé pour ces aides financières en 2009 et 2010. En contrepartie, tous les nouveaux services mis en place par les organismes de transport depuis 2007 pour l'exploitation des réseaux d'autobus et de métro sont subventionnés à hauteur de 50 % des coûts d'exploitation par le gouvernement du Québec en vertu du Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun.

Le plafond fixé permet de couvrir environ 86 % de la charge totale requise en 2010 et est appliqué de manière uniforme pour l'ensemble des aides. Cette répartition du plafond entre les aides diffère de celle utilisée en 2009 et permet de répartir uniformément et équitablement les sommes versées pour chacune des aides plutôt que d'en privilégier certaines au détriment d'autres.

TABLEAU 15
Subventions totales (aide métropolitaine autobus et métro, aide à l'intégration tarifaire et aide aux tarifs réduit et étudiant)

(en milliers $)	BUDGET 2010		PRÉVISION 2009	BUDGET 2009	ÉCART B2010 - P2009		ÉCART B2010 - B2009	
AIDE MÉTRO								
STM	40 690		44 501	44 501	-3 811	-8,6%	-3 811	-8,6%
SOUS-TOTAL	**40 690**	**100%**	**44 501**	**44 501**	**-3 811**	**-8,6%**	**-3 811**	**-8,6%**
AUTRES AIDES AUX AOT								
STM	12 260	42,1%	10 919	10 507	1 341	+12,3%	1 753	+16,7%
RTL	5 101	17,5%	4 730	5 064	371	+7,8%	37	+0,7%
STL	4 515	15,5%	2 899	3 003	1 616	+55,7%	1 512	+50,4%
AMT - Autobus express métropolitains	532	1,8%	565	566	-34	-6,0%	(34)	-6,1%
AMT - Trains de banlieue	2 084	7,2%	1 958	1 973	125	+6,4%	111	+5,6%
CIT Laurentides	1 307	4,5%	729	782	578	+79,4%	525	+67,1%
CRT Lanaudière	757	2,6%	796	791	-38	-4,8%	(33)	-4,2%
CIT La Presqu'Île	128	0,4%	150	59	-22	-14,8%	69	+116,5%
CIT de Sorel-Varennes	237	0,8%	241	254	-4	-1,7%	(17)	-6,6%
OMIT Sainte-Julie	224	0,8%	237	231	-13	-5,3%	(7)	-2,9%
CIT de la Vallée du Richelieu	348	1,2%	359	360	-11	-3,0%	(12)	-3,4%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	328	1,1%	352	350	-24	-6,8%	(22)	-6,4%
CIT Le Richelain	364	1,3%	392	401	-28	-7,0%	(37)	-9,1%
CIT Roussillon	228	0,8%	246	242	-19	-7,6%	(14)	-5,9%
CIT du Haut-Saint-Laurent	94	0,3%	99	88	-5	-4,7%	6	+7,2%
CIT du Sud-Ouest	600	2,1%	623	625	-23	-3,6%	(25)	-3,9%
SOUS-TOTAL	**29 107**	**100%**	**25 296**	**25 296**	**3 811**	**15,07%**	**3 812**	**15,07%**
TOTAL	**69 797**		**69 797**	**69 797**	**0**	**+0,0%**	**1**	**+0,0%**
Dépenses afférentes	400		400	400	0	+0,0%	0	+0,0%
TOTAL SUBVENTIONS	**70 197**		**70 197**	**70 197**	**0**	**+0,0%**	**1**	**+0,0%**

4.1 AIDE AU RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN

L'aide au réseau de transport métropolitain comporte trois volets :

- l'aide au métro, qui représente 0,20 $ par passager ;
- l'aide aux services d'autobus à caractère métropolitain, qui représente 0,50 $ par passager en période de pointe ;
- l'aide aux services d'autobus en rabattement au train, qui représente 0,50 $ par passager en correspondance entre l'autobus et le train.

Le coût des comptages nécessaires, soit 0,4 M$ en 2010, est ajouté au montant de l'aide au réseau de transport métropolitain.

TABLEAU 16
Répartition de l'aide au métro

(en milliers $)	BUDGET 2010	PRÉVISION 2009	BUDGET2009	ÉCART B2010 - P2009		ÉCART B2010 - B2009	
AIDE MÉTRO							
STM	40 690	44 501	44 501	(3 811)	-8,6%	(3 811)	-8,6%
Total aide métro	**40 690**	**44 501**	**44 501**	**-3 811**	**-8,6%**	**-3 811**	**-8,6%**

TABLEAU 17
Répartition de l'aide aux autobus

(en milliers $)	BUDGET 2010	PRÉVISION 2009	BUDGET2009	ÉCART B2010 - P2009		ÉCART B2010 - B2009	
AIDE AUTOBUS							
STM	4 622	5 227	5 227	(605)	-11,6%	(605)	-11,6%
RTL	2 808	3 176	3 176	(368)	-11,6%	(368)	-11,6%
STL	630	712	712	(82)	-11,5%	(82)	-11,5%
AMT - Autobus express métropolitains	426	482	482	(56)	-11,5%	(56)	-11,5%
CIT Laurentides	7	8	8	(1)	-7,8%	(1)	-7,8%
CRT Lanaudière	418	473	473	(55)	-11,7%	(55)	-11,7%
CIT de Sorel-Varennes	83	94	94	(11)	-11,8%	(11)	-11,8%
Ville de Sainte-Julie	126	143	143	(17)	-11,6%	(17)	-11,6%
CIT de la Vallée du Richelieu	91	103	103	(12)	-11,4%	(12)	-11,4%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	217	245	245	(28)	-11,6%	(28)	-11,6%
CIT Le Richelain	266	301	301	(35)	-11,5%	(35)	-11,5%
CIT Roussillon	143	161	161	(18)	-11,5%	(18)	-11,5%
CIT du Haut-Saint-Laurent	59	67	67	(8)	-11,7%	(8)	-11,7%
CIT du Sud-Ouest	410	464	464	(54)	-11,7%	(54)	-11,7%
Total aide autobus	**10 306**	**11 656**	**11 656**	**(1 350)**	**-11,6%**	**(1 350)**	**-11,6%**

TABLEAU 18
Répartition de l'aide au rabattement - 2009-2010

(en milliers $)	BUDGET 2010	PRÉVISION 2009	BUDGET2009	ÉCART B2010 - P2009		ÉCART B2010 - B2009	
AIDE AUTOBUS RABATTEMENT AUX TRAINS							
STM	280	341	341	(61)	-17,9%	(61)	-17,9%
RTL	37	42	42	(5)	-11,9%	(5)	-11,9%
STL	71	87	87	(16)	-18,4%	(16)	-18,4%
CIT Laurentides	147	155	155	(8)	-5,2%	(8)	-5,2%
CITde la Vallée du Richelieu	81	87	87	(6)	-6,9%	(6)	-6,9%
CIT Roussillon	15	18	18	(3)	-16,7%	(3)	-16,7%
CIT Le Richelain	3	2	2	1	0,0%	1	0,0%
CIT La Presqu'île	82	53	53	29	54,7%	29	54,7%
Total aide rabattement aux trains	**716**	**785**	**785**	**-69**	**-8,8%**	**-69**	**-8,8%**

4.2. AIDE AU SYSTÈME TARIFAIRE MÉTROPOLITAIN INTÉGRÉ

L'aide au système tarifaire métropolitain comporte deux volets :

- l'aide aux tarifs réduit et étudiant pour compenser le rabais des tarifs réduit (40 %) et étudiant (20 %) offert aux acheteurs de titres métropolitains ;
- l'aide à l'intégration tarifaire pour permettre que, dans chaque zone tarifaire, aucun organisme n'assume une portion du rabais qui soit supérieure à celle accordée aux acheteurs de titres mensuels TRAM de cette zone.

TABLEAU 19
Répartition de l'aide aux tarifs réduit et étudiant – 2009-2010

(en milliers $)	BUDGET 2010		PRÉVISION 2009	BUDGET 2009	ÉCART B2010 - P2009		ÉCART B2010 - B2009	
STM	3 237	35,8%	3 032	2 956	205	+6,8%	281	+9,5%
RTL	1 500	16,6%	1 397	1 481	103	+7,4%	19	+1,2%
STL	790	8,7%	735	771	55	+7,4%	19	+2,5%
AMT - Trains de banlieue	2 053	22,7%	1 953	1 962	99	+5,1%	91	+4,6%
AMT - Autobus express métropolitains	82	0,9%	76	71	6	+7,5%	11	+15,7%
CIT Laurentides	110	1,2%	106	114	4	+3,7%	(4)	-3,8%
CRT Lanaudière	334	3,7%	321	316	13	+4,0%	18	+5,6%
CIT La Presqu'île	46	0,5%	44	6	2	+4,1%	40	+661,9%
CIT de Sorel-Varennes	153	1,7%	147	158	6	+4,0%	(5)	-3,0%
OMIT Sainte-Julie	98	1,1%	94	88	4	+4,3%	10	+11,1%
CIT de la Vallée du Richelieu	173	1,9%	167	168	6	+3,6%	5	+3,0%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	111	1,2%	107	105	4	+4,2%	6	+5,8%
CIT Le Richelain	98	1,1%	91	100	7	+7,7%	(2)	-2,0%
CIT Roussillon	70	0,8%	67	63	3	+4,3%	7	+11,4%
CIT du Haut-Saint-Laurent	32	0,4%	31	19	1	+3,9%	13	+69,4%
CIT du Sud-Ouest	166	1,8%	159	150	7	+4,2%	16	+10,5%
TOTAL	**9 052**	**100,0%**	**8 528**	**8 528**	**524**	**6,1%**	**524**	**6,1%**

TABLEAU 20
Répartition de l'aide à l'intégration tarifaire

(en milliers $)	MONTANT ESTIMÉ		MONTANT ESTIMÉ À RÉPARTIR		ÉCART		ÉCART	
	BUDGET 2010	100%	PRÉVISION 2009 100%	BUDGET 2009 100%	B2010 - P2009		B2010 - B2009	
STM	4 120	45,6%	1 981	2 317	2 139	108,0%	1 803	77,8%
RTL	756	8,4%	365	115	391	107,3%	641	557,4%
STL	3 024	33,5%	1 433	1 366	1 591	111,0%	1 659	121,5%
AMT - Express métropolitains	23	0,3%	11	5	12	111,7%	18	360,0%
AMT - Trains de banlieue	29	0,3%	13	7	16	123,1%	22	314,3%
CIT Laurentides	1 043	11,5%	505	460	538	106,6%	583	126,7%
Ville de Ste-Julie	3	0,0%	2	1	1	50,0%	2	200,0%
CRT Lanaudière	6	0,1%	2	2	4	287,9%	4	200,0%
CIT Vallée-du-Richelieu	25	0,3%	11	-	14	127,3%	25	
CIT La Presqu'île	0	0,0%	-	53	-		(53)	-100,0%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	3	0,0%	2	2	1	21,4%	1	50,0%
CIT de Sorel Varennes	1	0,0%	2	-	(1)	-50,0%	1	
TOTAL	**9 033**	**100,0%**	**4 327**	**4 327**	**4 706**	**108,8%**	**4 706**	**108,8%**

Les tarifs locaux de référence sont proposés par l'AMT aux organismes de transport de la région métropolitaine comme balise pour la détermination de leurs tarifs locaux. Ils sont déterminés par indexation des tarifs locaux de référence de l'année précédente, selon le taux de base appliqué pour les tarifs TRAM. Les rabais consentis aux tarifs réduit et étudiant de référence correspondent à ceux qui s'appliquent aux titres mensuels TRAM (20 % pour le tarif étudiant, 40 % pour le tarif réduit) de même que les règles d'arrondissement des tarifs (0,50 $ pour les tarifs inférieurs à 100 $ et 1 $ pour les tarifs supérieurs à 100 $). Les tarifs locaux de référence sont aussi utilisés pour l'estimation de l'aide à l'intégration tarifaire.

TABLEAU 21
Tarifs locaux de référence pour 2009 et 2010

ZONE	ORDINAIRE		ÉTUDIANT		RÉDUIT	
	2010	2009	2010	2009	2010	2009
1	**69,50 $**	68,50 $	**55,50 $**	55,00 $	**41,50 $**	41,00 $
2	**74,50 $**	73,00 $	**59,50 $**	58,50 $	**44,50 $**	44,00 $
3	**78,00 $**	76,50 $	**62,50 $**	61,00 $	**47,00 $**	46,00 $
4	**89,00 $**	87,50 $	**71,00 $**	70,00 $	**53,50 $**	52,50 $
5	**100,50 $**	99,00 $	**80,50 $**	79,00 $	**60,50 $**	59,50 $
6	**127,00 $**	125,00 $	**101,50 $**	100,00 $	**76,00 $**	75,00 $
7	**160,00 $**	157,00 $	**128,00 $**	126,00 $	**96,00 $**	94,00 $
8	**191,00 $**	188,00 $	**153,00 $**	150,00 $	**115,00 $**	113,00 $

5. ACHALANDAGE AMT

5.1. RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

Pour l'année 2009, la prévision budgétaire d'achalandage du réseau de trains de banlieue, après les six premiers mois d'exercice, est estimée à 15 203 900 passagers annuels.

Pour l'année 2010, le budget d'exploitation est établi avec une hypothèse de 0,5 % d'augmentation d'achalandage par rapport à la prévision 2009 ; l'achalandage est ainsi estimé à 15 274 800 passagers annuels.

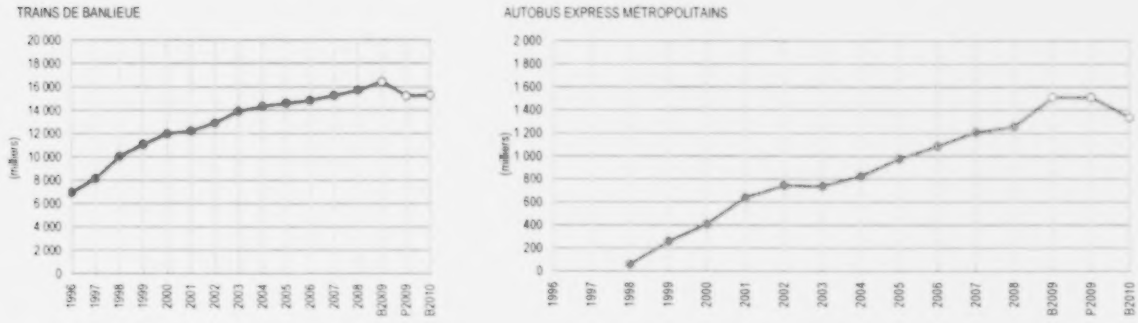
La capacité d'accueil des trains de banlieue est presque à saturation, mais elle augmentera graduellement de près de 70 %, avec l'arrivée progressive, à la fin de l'année 2009 puis pendant les années 2010 et 2011, de 160 nouvelles voitures de trains à deux étages.

5.2. AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS

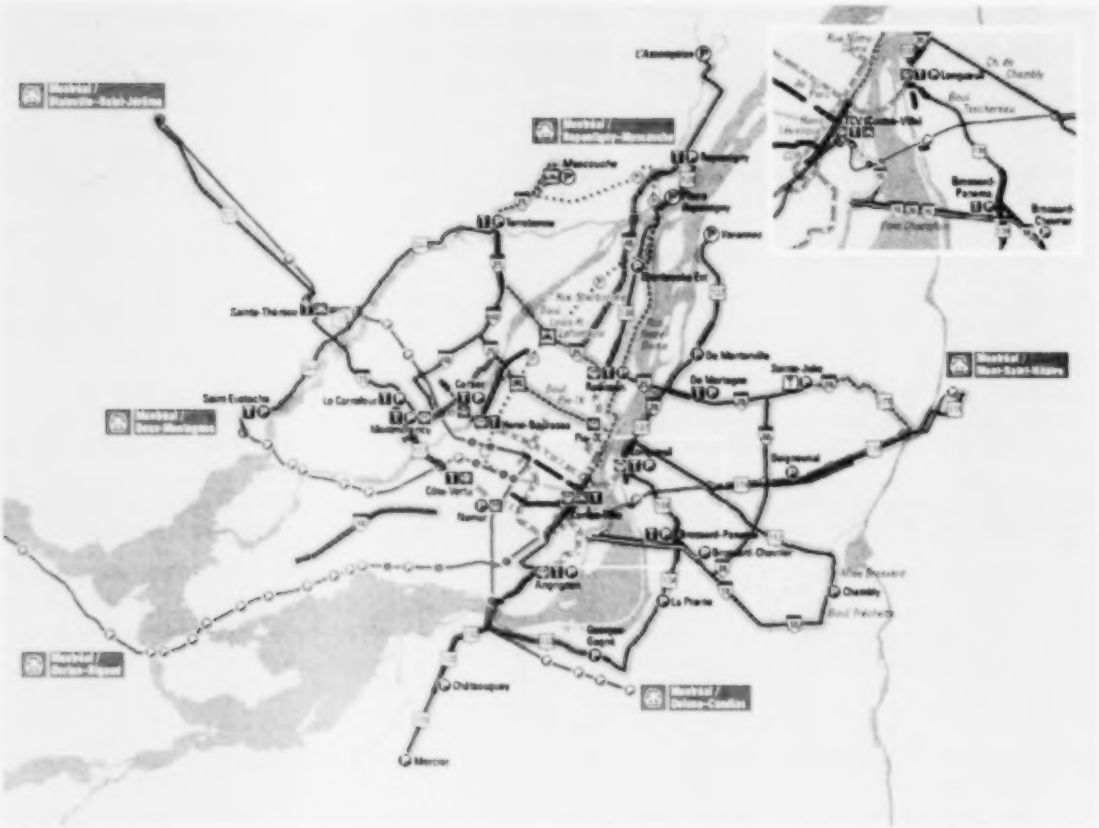
Pour l'année 2009, la prévision budgétaire d'achalandage des autobus express métropolitains, après les six premiers mois d'exercice, est estimée à 1 298 000 passagers annuels, soit 14 % de moins que le budget 2009, cette diminution s'expliquant par le retrait de l'Express Île-des-Sœurs et de l'Express Vaudreuil.

Pour l'année 2010, le budget d'exploitation est établi avec une hausse d'achalandage de 5 % par rapport à la prévision 2009 pour l'Express Chevrier.

FIGURE 5
Évolution de l'achalandage du réseau de trains de banlieue et des autobus express métropolitains - 1996-2010



6. RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN-AUTOBUS



	CARACTÉRISTIQUES	1997	2008	PRÉVISION 2009 [1]	OBJECTIF 2010
TERMINUS					
	Nombre de terminus	6	16	16	16
	Nombre de quais	118	215	215	215
	Achalandage annuel	40,7 M	71,2 M	71,2 M	71,2 M
STATIONNEMENTS INCITATIFS					
	Nombre de stationnements	10	22	22	22
	Nombre de places offertes	4 600	12 763	13 100	13 100
	Achalandage annuel	0,6 M	2,2 M	2,6 M	2,6 M
	Taux d'utilisation	63%	81%	80%	80%
VOIES RÉSERVÉES					
	Nombre de voies réservées	9	31	31	31
	Longueur pointe du matin	41,2 km	85,2 km	85,2 km	85,2 km
	Longueur pointe du soir	37,3 km	73,5 km	73,5 km	73,5 km
	Achalandage annuel	16,0 M	23,7 M	23,7 M	23,7 M
EXPRESS MÉTROPOLITAINS					
Express Chevrier	Achalandage annuel	-	1,216 M	1,270 M	1,333 M
Express A40	Achalandage annuel	-	0,031 M	-	-
Express Île-des-Sœurs	Achalandage annuel	-	0,007 M	0,028 M	-

[1] Estimation de l'achalandage annuel 2009 : prévision annuelle basée sur neuf mois d'achalandage.

	CARACTÉRISTIQUES	1997	2008	PRÉVISION 2009 [1]	OBJECTIF 2010
TERMINUS					
	Nombre de terminus	6	16	16	16
	Nombre de quais	118	215	215	215
	Achalandage annuel	40,7 M	71,2 M	71,2 M	71,2 M
STATIONNEMENTS INCITATIFS					
	Nombre de stationnements	10	22	22	22
	Nombre de places offertes	4 600	12 763	13 100	13 100
	Achalandage annuel	0,6 M	2,2 M	2,6 M	2,6 M
	Taux d'utilisation	63%	87%	80%	80%
VOIES RÉSERVÉES					
	Nombre de voies réservées	9	31	31	31
	Longueur pointe du matin	41,2 km	85,2 km	85,2 km	85,2 km
	Longueur pointe du soir	37,3 km	73,5 km	73,5 km	73,5 km
	Achalandage annuel	16,0 M	23,7 M	23,7 M	23,7 M
EXPRESS MÉTROPOLITAINS					
Express Chevrier	Achalandage annuel		1,216 M	1,200 M	1,333 M
Express A40	Achalandage annuel		0,031 M		
Express Île des Sœurs	Achalandage annuel		0,067 M	0,029 M	

1 Compte de service au 31 décembre 2009, sous réserve de toute écriture de fin d'exercice à effectuer.

6.1. ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS

Les équipements métropolitains se composent, en 2009, de 16 terminus, de diverses mesures préférentielles dont 31 voies réservées, de 22 stationnements incitatifs et des billetteries métropolitaines. Tous ces équipements sont situés sur le territoire de l'AMT et contribuent à l'amélioration du transport collectif.

Les coûts d'exploitation des équipements métropolitains budgétés pour 2009 sont de 17,3 M$.Ceux de 2010 s'élèvent à 17,0 M$, soit une baisse de 0,3 M$ par rapport au budget de 2009. La baisse s'explique en partie par l'inclusion des coûts du stationnement Chevrier à l'intérieur des coûts d'exploitation de l'Express. Le déficit résiduel des équipements métropolitains, assumé par l'AMT, est de 13,5 M$ au budget 2009 ; la prévision budgétaire 2010 est de 10,2 M$.

Jusqu'en 2002, seuls les organismes de transport hors territoire étaient facturés (à 100 %) pour l'usage des équipements. L'AMT a introduit, en 2002, une facturation de 25 % des coûts d'utilisation des terminus, des billetteries et des voies réservées. Pour 2010, l'Agence augmente la tarification des équipements du réseau de transport métropolitain à un taux de 40 %, de façon à s'harmoniser avec le taux en vigueur pour le réseau de trains de banlieue. En 2010, les stationnements incitatifs sont aussi inclus à cette facturation, comme c'est le cas pour le réseau de trains de banlieue depuis 1996.

Cette mesure est dictée par l'ajout sans cesse croissant de places de stationnement découlant de leur popularité ainsi que par les coûts relatifs à leur entretien et à leur sécurisation. Elle permettra ainsi de maintenir la qualité et la cadence de développement nécessaires à la croissance du réseau de ses partenaires. Cette mesure permet ainsi de traiter tous les équipements desservant les partenaires de l'AMT de manière uniforme.

En 2010, le taux de facturation sera donc de 40 % et inclura les coûts d'entretien des stationnements, ce qui représente pour l'ensemble de ses équipements métropolitains une contribution de 6,8 M$ sur des dépenses totales de 17,0 M$.

TABLEAU 22
REVENUS ET DÉPENSES DES équipements métropolitains – 2009-2010

(en milliers $)	BUDGET 2010		PRÉVISION 2009	BUDGET 2009	ÉCART B2010 - P2009		ÉCART B2010 - B2009	
REVENUS								
Facturation des coûts aux organismes de transport	6 814	100%	3 441	3 766	3 373	+98,0%	3 048	+80,9%
TOTAL	**6 814**	**100%**	**3 441**	**3 766**	**3 373**	**+98,0%**	**3 048**	**+80,9%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion - Terminus	10 828	63,6%	9 482	10 482	1 346	+14,2%	346	+3,3%
Coûts d'exploitation et de gestion - Voies réservées	2 694	15,8%	2 603	2 703	91	+3,5%	(9)	-0,3%
Coûts d'exploitation et de gestion - Stationnements	1 719	10,1%	2 035	2 435	(316)	-15,5%	(716)	-29,4%
Coûts d'exploitation et de gestion - Billetteries	1 795	10,5%	1 680	1 680	115	+6,9%	115	+6,9%
TOTAL	**17 036**	**100%**	**15 800**	**17 300**	**1 236**	**+7,8%**	**(264)**	**-1,5%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**10 221**	**0,0%**	**12 359**	**13 534**	**(2 138)**	**-17,3%**	**(3 313)**	**-24,5%**

FIGURE 6
Évolution des coûts des équipements métropolitains – 1996-2010

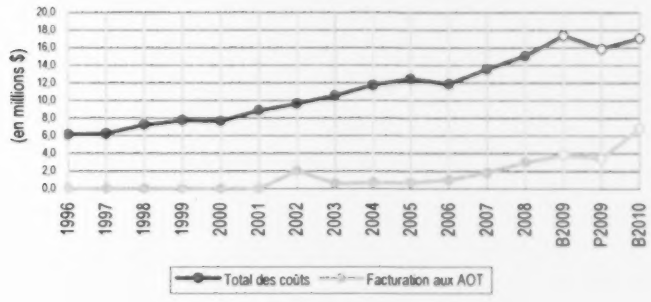


TABLEAU 23
Facturation des coûts des équipements métropolitains, par organisme de transport – 2009-2010

(en milliers $)	BUDGET 2010		PRÉVISION 2009	BUDGET 2009	ÉCART B2010 - P2009		ÉCART B2010 - B2009	
STM	1 342	19,7%	496	543	846	+170%	799	+147%
RTL	2 052	30,1%	1 133	1 240	919	+81%	812	+65%
STL	1 254	18,4%	705	772	549	+78%	482	+62%
AMT	160	2,3%	105	115	55	+52%	45	+39%
CIT Roussillon	126	1,8%	51	56	75	+146%	70	+125%
CIT du Haut-Saint-Laurent	26	0,4%	9	10	17	+185%	16	+160%
CIT du Sud-Ouest	188	2,8%	67	73	121	+182%	115	+158%
CIT de la Vallée du Richelieu	37	0,5%	21	23	16	+76%	14	+61%
CIT Le Richelain	212	3,1%	66	72	146	+222%	140	+194%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	151	2,4%	93	102	68	+73%	59	+58%
OMIT Sainte-Julie	115	1,7%	28	31	87	+306%	84	+271%
CIT Laurentides	236	3,5%	121	132	115	+96%	104	+79%
CRT Lanaudière	399	5,9%	244	267	155	+64%	132	+49%
CIT de Sorel-Varennes	59	0,9%	35	38	24	+70%	21	+55%
CIT du Haut-Richelieu	417	6,1%	251	275	166	+66%	142	+52%
Autres	30	0,4%	16	17	14	+93%	13	+76%
TOTAL	**6 814**	**100,0%**	**3 441**	**3 766**	**3 373**	**+98,0%**	**3 048**	**+80,9%**

6.2. RÉSEAU D'AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS

L'AMT exploite sur une base annuelle un service d'autobus express métropolitains : l'Express Chevrier (Brossard/Centre-ville). Les coûts de ce service prévus pour 2010 totalisent 5,1 M$, comparativement à 4,5 M$ dans la prévision 2009, soit une augmentation de 12,6 % (TABLEAU 24). Les recettes prévues en 2010 sont de 2,7 M$, soit en hausse de 16,5 % par rapport au budget de 2009. Le ratio d'autofinancement des autobus express métropolitains se situe à 53,4 % au budget 2010, par rapport à 52,3 % au budget de 2009. En 2010, l'achalandage prévu est à la hausse de 2,6 % par rapport à la prévision 2009.

En 2010, le déficit d'exploitation inscrit au budget, assumé à 50 % par l'AMT, s'élève à 0,6 M$. Les municipalités assument l'autre moitié du déficit d'exploitation (TABLEAU 23). À la demande du MTQ, l'AMT a retiré les services d'express métropolitains tant pour l'exploitation de la desserte de l'Île-des-Sœurs que pour la desserte du corridor Vaudreuil/Côte-Vertu.

L'augmentation est expliquée par l'inclusion des coûts du stationnement.

TABLEAU 24
Revenus et dépenses des autobus express métropolitains – 2009-2010

(en milliers $)	BUDGET 2010		PRÉVISION 2009	BUDGET 2009	ÉCART B2010 - P2009		ÉCART B2010 - B2009	
REVENUS								
Revenus usagers	2 698	60,6%	2 731	2 316	(33)	-1,2%	382	16,5%
Aide aux tarifs réduit et étudiant	84	1,9%	76	61	8	10,5%	23	37,7%
Aide à l'intégration tarifaire	24	0,5%	5	5	19	380,0%	19	380,0%
PAGAST - MTQ	624	14,0%	624	624	-	0,0%	-	0,0%
Contributions municipales	601	13,5%	284	470	317	111,6%	131	27,9%
Aide métropolitaine	421	9,5%	482	482	(61)	-12,7%	(61)	-12,7%
TOTAL	**4 452**	**100,0%**	**4 202**	**3 958**	**250**	**+5,9%**	**494**	**+12,5%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	5 053	100%	4 486	4 427	567	12,6%	626	14,1%
TOTAL DÉPENSES	**5 053**	**100,0%**	**4 486**	**4 427**	**567**	**+12,6%**	**626**	**+14,1%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION AMT	**601**	**0,0%**	**284**	**469**	**317**	**+111,7%**	**132**	**+28,2%**
Achalandage (milliers)	1 334	-	1 270	1 300	64	5,0%	34	2,6%
Ratio d'autofinancement	53,4%	0,0%	60,9%	52,3%	-7,5%	-12,3%	1,1%	2,1%

6.2.1. Contributions municipales aux autobus express métropolitains

En vertu de sa Loi constitutive, l'AMT peut exploiter elle-même un service d'autobus express métropolitain. Lorsque l'AMT agit à titre d'exploitant, le service d'un autobus express métropolitain doit être effectué par un ou des transporteurs publics ou privés liés par contrat.

Lorsqu'elle exploite un service d'autobus express métropolitain en lieu et place d'un organisme de transport, l'AMT devrait facturer 100 % du déficit résiduel d'exploitation aux municipalités dont le territoire est desservi, à défaut d'une entente de partage des coûts, selon les services rendus, déduction faite des recettes générées par le service (article 46).

Depuis 2005, les principes et modalités de financement des autobus express métropolitains ont été établis comme suit :

- l'AMT reçoit les recettes et fait un partage si l'usager utilise plus d'un réseau de transport collectif ;
- l'AMT reçoit l'aide métropolitaine de base pendant les périodes de pointe ;
- bien que la Loi sur l'AMT permette de facturer aux municipalités 100 % du déficit résiduel d'exploitation, l'AMT facture 50 % du déficit selon l'utilisation faite par leurs résidents. Seules les municipalités dont le pourcentage d'usagers provenant de leur territoire est égal ou supérieur à 1 % de l'achalandage contribuent au déficit.

TABLEAU 25
Contributions municipales aux autobus express métropolitains – 2009-2010

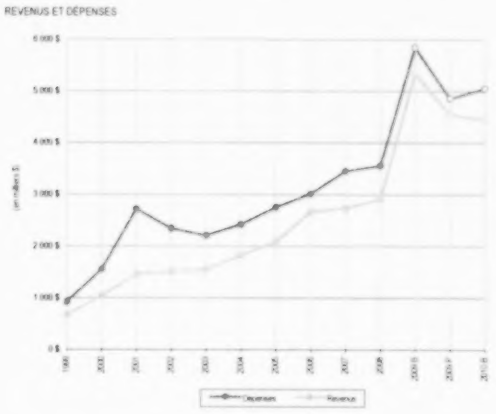
(en milliers $)	BUDGET 2010		PRÉVISION 2009	BUDGET 2009	ÉCART B2010 - P2009		ÉCART B2010 - B2009	
EXPRESS CHEVRIER								
RTL	291	48,4%	137	227	153	111,6%	64	+28,1%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	93	15,5%	44	73	49	111,6%	20	+28,0%
CIT Le Richelain	73	12,1%	34	57	38	111,6%	16	+27,5%
CIT Rousillon	10	1,7%	5	8	5	111,6%	2	+29,8%
CIT de la Vallée du Richelieu	14	2,3%	7	11	7	111,6%	3	+25,8%
Ville de Sainte-Julie	10	1,7%	5	8	5	111,6%	2	+29,8%
Saint-Jean-sur-Richelieu	110	18,2%	52	86	58	111,6%	24	+27,4%
SOUS-TOTAL	**601**	**100,0%**	**284**	**470**	**317**	**+111,6%**	**131**	**+27,9%**
EXPRESS A40								
Vaudreuil-Dorion	-	0,0%	0	0	0	0,0%	0	+0,0%
Montréal	-	0,0%	0	0	0	0,0%	0	+0,0%
SOUS-TOTAL *	**-**	**0,0%**	**0**	**0**	**0**	**+0,0%**	**0**	**+0,0%**
EXPRESS ILE-DES-SŒURS								
RTL	-	0,0%	18	12	(18)	-100,0%	(12)	-100,0%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	-	0,0%	6	4	(6)	-100,0%	(4)	-100,0%
CIT Le Richelain	-	0,0%	4	4	(4)	-100,0%	(4)	-100,0%
CIT Rousillon	-	0,0%	1	1	(1)	-100,0%	(1)	-100,0%
CIT de la Vallée du Richelieu	-	0,0%	1	1	(1)	-100,0%	(1)	-100,0%
Ville de Sainte-Julie	-	0,0%	1	1	(1)	-100,0%	(1)	-100,0%
Saint-Jean-sur-Richelieu	-	0,0%	7	6	(7)	-100,0%	(6)	-100,0%
SOUS-TOTAL	**-**	**0,0%**	**37**	**29**	**(37)**	**-100,0%**	**(29)**	**-100,0%**
TOTAL	**601**	**0,0%**	**321**	**499**	**280**	**87,2%**	**102**	**20,4%**

** Mesures de mitigation - déficit assumé par le MTQ*

TABLEAU 26
Évolution des revenus totaux et des dépenses des autobus express métropolitains – 1999-2010

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009 B	2009 P	2010 B
REVENUS (milliers $)																
Recettes usagers				394	733	919	1 005	1 072	1 308	1 443	1 681	2 295	2 373	2 686	2 873	2 698
Aide aux tarifs réduit et étudiant				-	-	-	23	38	45	43	56	58	49	71	76	84
Aide métropolitaine				100	158	240	258	277	299	360	414	-	354	482	482	421
Aide à l'intégration				-	-	-	-	-	-	64	87	8	59	7	5	24
Contributions municipales				180	145	300	222	167	170	180	432	374	29	499	321	601
Autres contributions				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	302	8	-
PAGASTC				-	-	-	-	-	-	-	-	-	40	1 299	774	624
TOTAL				**674**	**1 036**	**1 459**	**1 508**	**1 554**	**1 822**	**2 090**	**2 670**	**2 735**	**2 904**	**5 346**	**4 539**	**4 452**
DÉPENSES (milliers $)																
Dépenses				918	1 550	2 711	2 338	2 205	2 420	2 749	3 013	3 449	3 556	5 845	4 861	5 053
TOTAL				**918**	**1 550**	**2 711**	**2 338**	**2 205**	**2 420**	**2 749**	**3 013**	**3 449**	**3 556**	**5 845**	**4 861**	**5 053**
INDICATEURS																
Achalandage (en milliers $)				257	408	637	745	765	891	973	1 149	1 269	1 269	1 510	1 298	1 334
Ratio d'autofinancement				-	47,3%	33,9%	43,0%	48,6%	54,0%	52,5%	55,8%	66,5%	66,7%	46,0%	59,1%	53,4%

FIGURE 7
Évolution des revenus totaux et des dépenses des autobus express métropolitains – 1999-2010



6.2.2. Express Chevrier

Le service d'autobus de l'Express Chevrier est offert entre le stationnement Chevrier, à Brossard, et le terminus Centre-ville, sous le 1000, rue De La Gauchetière, à Montréal.

Revenus

En 2009, les recettes prévues en provenance des usagers sont évaluées à 2,5 M$ alors qu'elles sont estimées à 2,7 M$ et elles présentent une légère baisse pour 2010.

Dépenses

Pour 2009 et 2010, les dépenses prévues sont respectivement de 4,5 M$ et 5,1 M$, soit une augmentation en 2010 de 0,6 M$ (12,6 %) par rapport à la prévision 2009. L'augmentation provient des nouvelles obligations contractuelles convenues avec le fournisseur du service (RTL), considérant notamment la fluctuation du coût du carburant, ainsi que l'inclusion des coûts du stationnement.

Contributions municipales

Depuis 2005, les municipalités dont le pourcentage d'usagers provenant de leur territoire est égal ou supérieur à 1 % de l'achalandage contribuent à hauteur de 50 % du déficit d'exploitation. Les contributions municipales prévues sont de 0,3 M$ en 2009 et de 0,6 M$ en 2010.

Le ratio d'autofinancement est de 53,4 % en 2010.

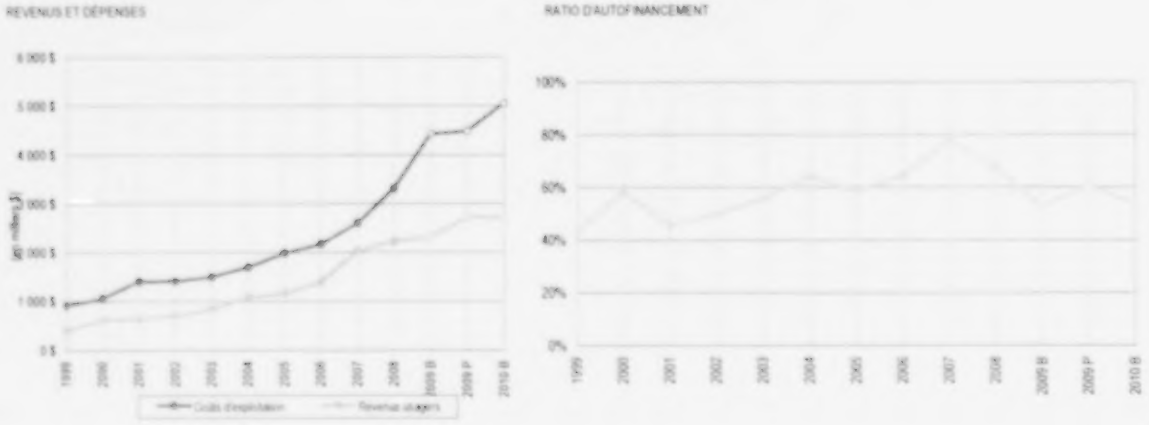
TABLEAU 27
Revenus et dépenses – Express Chevrier – 2009-2010

(en milliers $)	BUDGET 2010		PRÉVISION 2009	BUDGET 2009	ÉCART B2010 - P2009		ÉCART B2010 - B2009	
REVENUS								
Revenus usagers	2 698	60,6%	2 731	2 316	(33)	-1,2%	382	16,5%
Aide aux tarifs réduit et étudiant	84	1,9%	76	61	8	10,5%	23	37,7%
Aide à l'intégration tarifaire	24	0,5%	5	5	19	380,0%	19	380,0%
PAGAST - MTQ	624	14,0%	624	624	-	0,0%	-	0,0%
Contributions municipales	601	13,5%	284	470	317	111,6%	131	27,9%
Aide métropolitaine	421	9,5%	482	482	(61)	-12,7%	(61)	-12,7%
TOTAL	**4 452**	**100,0%**	**4 202**	**3 958**	**250**	**+5,9%**	**494**	**+12,5%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	5 053	100%	4 486	4 427	567	12,6%	626	14,1%
TOTAL DÉPENSES	**5 053**	**100,0%**	**4 486**	**4 427**	**567**	**+12,6%**	**626**	**+14,1%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION AMT	**601**	**0,0%**	**284**	**469**	**317**	**+111,6%**	**132**	**+28,1%**
Achalandage (milliers)	1 341	-	1 277	1 300	64	5,0%	41	3,1%
Ratio d'autofinancement	53,4%	0,0%	60,9%	52,3%	-7,5%	-12,3%	1,1%	2,1%

TABLEAU 28
Indicateurs de performance – Express Chevrier

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009 B	2009 P	2010 B
EXPRESS CHEVRIER													
Coûts d'exploitation (milliers $)	919 $	1 058 $	1 407 $	1 412 $	1 503 $	1 697 $	1 986 $	2 199 $	2 605 $	3 305 $	4 427 $	4 486 $	5 053 $
Revenus usagers nets (milliers $)	394 $	610 $	641 $	703 $	838 $	1 088 $	1 157 $	1 399 $	2 027 $	2 232 $	2 315 $	2 731 $	2 696 $
Achalandage annuel	256	305	360	457	521	590	716	870	1 049	1 216	1 300	1 270	1 334
Ratio d'autofinancement	42.9%	58.1%	45.5%	49.7%	55.8%	64.1%	58.3%	64.5%	77.8%	67.5%	52.3%	60.9%	53.4%
Coûts d'exploitation par pass.-km	0.21 $	0.20 $	0.23 $	0.18 $	0.19 $	0.23 $	0.18 $	0.17 $	0.17 $	0.27 $	0.36 $	0.37 $	0.41 $

FIGURE 8
Indicateurs de performance – Express Chevrier



7. TRANSPORT ADAPTÉ

À la mi-octobre 2009, l'Agence a dévoilé son nouveau cadre financier pour le transport adapté métropolitain.

Cette réforme qui s'est effectuée en collaboration avec le Ministère des transports du Québec a mené à l'élargissement du territoire couvert pour la desserte métropolitaine.

Les orientations prises s'appuient sur quatre axes principaux à savoir :

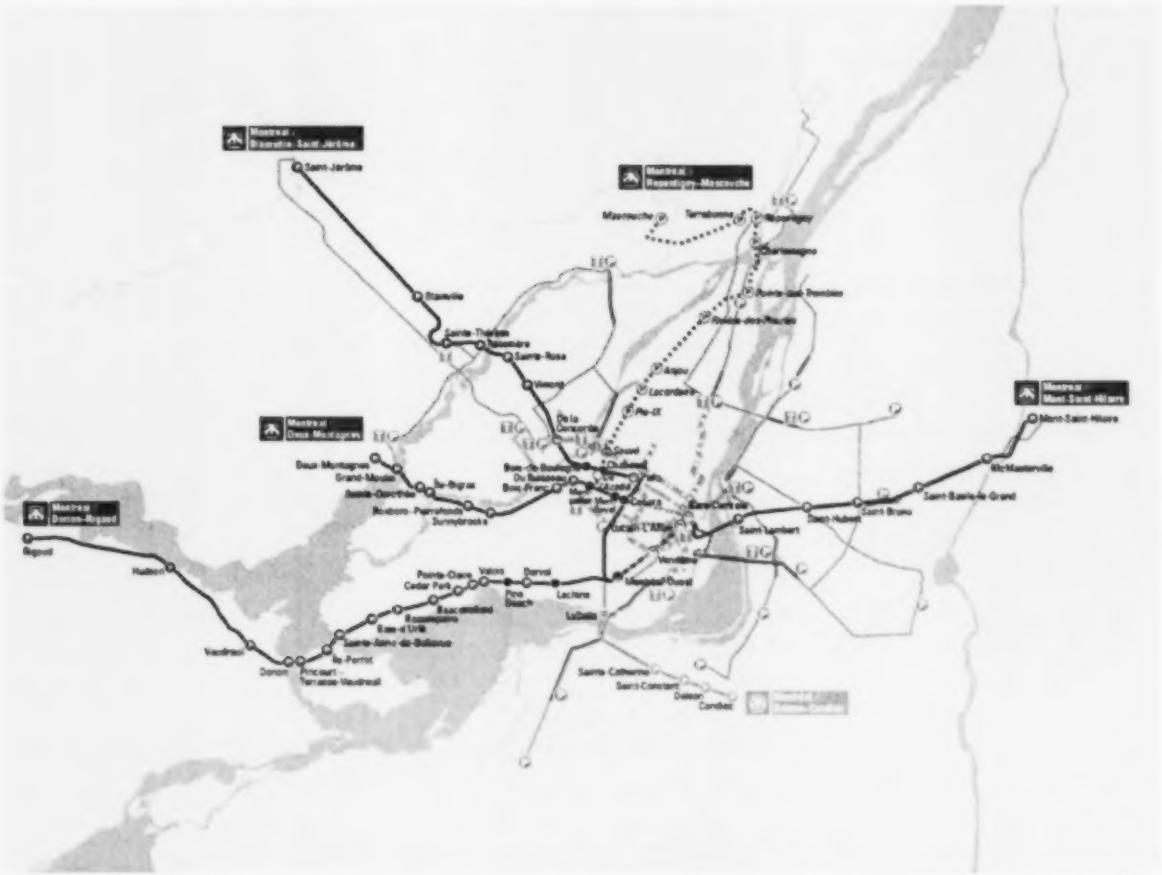
1) Le souci du client
2) L'équité du programme
3) La cohérence avec le programme provincial
4) La simplicité d'application

Le résultat de cette démarche a aussi confirmé la volonté ferme de l'Agence de supporter ses partenaires dans le financement des déplacements métropolitains en y injectant une contribution nette de 1,6 M$, soit 30 % de plus que sa contribution budgétée en 2009, s'élevant à 1,2 M$. Rappelons qu'en 2007 cette contribution s'élevait à 0,8 M$ et qu'elle fut doublé depuis cette date pour répondre aux besoins exprimés par nos partenaires.

TABLEAU 29
Transport adapté – 2009-2010

(en milliers $)	BUDGET 2010		PRÉVISION 2009	BUDGET 2009	ÉCART B2010 - P2009		ÉCART B2010 - B2009	
REVENUS								
Subvention MTQ - Transport adapté	-		780	780	(780)	-100,0%	(780)	-100,0%
	-		**780**	**780**	**(780)**	**-100,0%**	**(780)**	**-100,0%**
DÉPENSES								
STM	170	10,7%	681	681	(511)	-75,1%	(511)	-75,1%
STL	510	32,0%	483	483	27	+5,5%	27	+5,5%
RTL	470	29,5%	393	393	77	+19,6%	77	+19,6%
Ville de Candiac	44	2,8%	43	43	1	+2,8%	1	+2,8%
Ville de Chambly	63	4,0%	34	34	29	+85,7%	29	+85,7%
MRC les Moulins	30	1,9%	52	52	(22)	-42,2%	(22)	-42,2%
MRC de Lajemmerais	108	6,8%	61	61	47	+77,0%	47	+77,0%
MRC de L'Assomption	37	2,3%	42	42	(5)	-11,5%	(5)	-11,5%
Ville de Vaudreuil-Dorion	9	0,5%	29	29	(20)	-70,7%	(20)	-70,7%
CIT Vallée du Richelieu	33	2,1%	17	17	16	+92,4%	16	+92,4%
CIT Laurentides	11	0,7%	50	50	(39)	-78,6%	(39)	-78,6%
Autres	107	6,7%	115	115	(8)	-6,7%	(8)	-6,7%
	1 591	**100,0%**	**2 000**	**2 000**	**(409)**	**-20,5%**	**(409)**	**-20,5%**
Contribution nette de l'AMT	**1 591**		**1 220**	**1 220**	**371**	**30,4%**	**371**	**30,4%**

8. RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE



LIGNE MONTRÉAL /	DEUX-MONTAGNES	DORION-RIGAUD	BLAINVILLE-SAINT-JÉRÔME	MONT-SAINT-HILAIRE	DELSON-CANDIAC	TOTAL
Années de service	1918 à ce jour	1889 à ce jour	1882 à 1981	1959 à 1968	1887 à 1980	
	Électrification : 1992 à 1995	Rénovations : 1982 à 1989	Remise en service : 1997 Prolongement : 2006	Remise en service : 2000	Remise en service : 2001 Prolongement : 2005	
Opérateur en impartition	CN	CP	CP	CN	CP	
Matériel roulant	Électrique	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel	
Gare terminale	Gare Centrale	Lucien-L'Allier	Lucien-L'Allier	Gare Centrale	Lucien-L'Allier	
Trajet (km)	29,9	64,2	62,8	34,9	25,6	217,4
Départs/jour	49	27	20	14	12	122
Départs/semaine	279	149	100	70	60	658
Gares	12	19	10 (+ 3)[1]	6 (+ 1)[2]	5 (+ 3)[1]	52
Stationnements incitatifs	8	15	6	5	4	39
Places de stationnement 2008	5 762	3 736	3 051	2 777	891	16 217
Achalandage 2008	7 687 200	3 565 000	2 231 200	1 591 500	623 600	15 698 500
Prévision achalandage 2009[3]	7 230 900	3 488 200	2 122 500	1 639 600	662 700	15 203 900
Objectif achalandage 2010	7 230 900	3 488 200	2 122 500	1 750 600	682 600	15 274 800

[1] Trois gares communes aux lignes Montréal/Dorion-Rigaud, Montréal/Blainville-Saint-Jérôme et Montréal/Delson-Candiac.

[2] Une gare commune aux lignes Montréal/Deux-Montagnes et Montréal/Mont-Saint-Hilaire.

[3] Estimation de l'achalandage annuel 2009 : prévision annuelle basée sur neuf mois d'achalandage.

8.1. RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

Renouvellement de la flotte

Le 21 août 2009, le gouvernement du Québec et les représentants de l'AMT ont assisté au dévoilement de la première voiture d'une commande historique de 160 voitures à deux étages qui permettront d'augmenter sensiblement la capacité d'accueil sur le réseau de trains de banlieue, tout en améliorant la fiabilité et le confort nécessaires à un meilleur service à la clientèle. De plus, l'Agence a investi dans des équipements de transport (locomotives) supplémentaires afin d'éviter les problèmes de fiabilité vécus à l'hiver 2009. Rappelons que de ce côté, l'Agence a aussi passé une autre commande historique de 20 locomotives bi-modes qui devraient être livrées en 2011-2012. Leur arrivée aura comme conséquences d'augmenter la fiabilité du service, mais surtout, d'accroître la capacité d'accueil et d'offrir le confort à une clientèle toujours croissante. Entre-temps, l'Agence doit composer avec sa flotte et a pris tous les moyens à sa disposition pour éviter à sa clientèle les tracas occasionnés par la défaillance d'une partie de son réseau l'hiver dernier.

Amélioration de services et engagement client

De plus, en 2009, le réseau de trains de banlieue a fait l'objet d'une amélioration majeure de son offre de service avec l'ajout de près de 80 départs de train en semaine et de 6 départs en fin de semaine. Cette amélioration de service est fortement encouragée par le MTQ, qui finance 50 % des coûts, soit 6,7 M$. En 2010, l'AMT maintient la plupart des départs supplémentaires ainsi qu'une mesure de soutien pour les municipalités profitant de ces ajouts de service, leur permettant de financer une partie des coûts associés à ces nouveaux départs.

Le budget 2010 reflète des investissements importants dans les plans d'entretien transitoire et la mise en place de plusieurs mesures visant à assurer un service de qualité, tout au long des prochaines années, afin d'assurer à sa clientèle la régularité du service à laquelle elle est en droit de s'attendre.

L'Agence travaille aussi à construire un centre d'entretien qui permettra d'assurer un meilleur contrôle de la qualité d'entretien des nouveaux équipements, patrimoine important dans le domaine du transport collectif de la grande région métropolitaine.

Revenus

Les revenus du réseau de trains de banlieue se composent principalement des recettes d'usagers (46,6 %) et des contributions municipales (45,9 %). Les recettes tarifaires des trains de banlieue proviennent de titres exclusifs au réseau de trains de banlieue ainsi que de la portion des recettes métropolitaines intégrées TRAM (mensuelles et unitaires) imputées au train de banlieue.

En 2010, les recettes des usagers totalisent 47,8 M$, par rapport à 50,0 M$ dans le budget de 2009, soit une baisse de 4,4 % en raison de l'effet combiné de l'augmentation de la grille tarifaire, de la redistribution des titres régionaux TRAM qui se modifient après analyse de l'enquête TRAM finalisée en 2009.

Dépenses

Les dépenses d'exploitation et de gestion pour 2010 totalisent 117,8 M$, en augmentation de 5,8 % par rapport au budget de 2009. Le déficit d'exploitation budgétisé pour 2010 est de 15,1 M$, en hausse de 10,8 % par rapport à la prévision de 2009 (TABLEAU 31). Cette augmentation s'explique largement par l'introduction de la mesure de soutien au plan pétrole déployé au début de 2009, une mesure instaurée à la demande de nos partenaires pour les soutenir dans le financement des nouveaux services.

Les faits marquants pour 2010 concernant l'exploitation des trains de banlieue sont essentiellement :

- la renégociation des contrats d'impartition avec le CP et le CN pour l'exploitation courante de notre service ;
- l'introduction d'équipements supplémentaires pour soutenir la flotte de locomotives et assurer sa fiabilité en attendant la livraison des nouvelles locomotives ;
- l'investissement dans les réseaux de communication à la clientèle pour une mise à niveau du réseau et une amélioration de ce service ;
- le déploiement progressif des nouvelles voitures à deux étages sur l'ensemble du réseau dès l'automne 2009 ;
- l'achat d'un site d'entretien et de garage des rames de trains qui permettra, dès juillet 2010, de revoir le modèle d'entretien des équipements.

TABLEAU 30
Revenus et dépenses des trains de banlieue – 2009-2010

(en milliers $)	BUDGET 2010		PRÉVISION 2009	BUDGET 2009	ÉCART B2010 - P2009		ÉCART B2010 - B2009	
REVENUS								
Recettes usagers	47 823	46,5%	46 874	50 014	949	+2,0%	(2 191)	-4,4%
Aide aux tarifs réduit et étudiant	2 053	2,0%	1 962	1 962	91	+4,6%	91	+4,6%
Aide à l'intégration tarifaire	27	0,0%	5	5	22	+440,0%	22	+440,0%
Mesure de soutien au plan pétrole	(1 576)	-4,5%	(1 901)	-	325	-17,1%	(1 576)	
Contributions municipales nettes	47 120	45,9%	44 421	44 171	2 699	+6,1%	2 949	+6,7%
PAGASTC - MTQ	7 291	7,1%	6 734	7 969	557	+8,3%	(678)	-8,5%
TOTAL	**102 738**	**97,0%**	**98 095**	**104 121**	**4 643**	**+4,7%**	**(1 383)**	**-1,3%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	102 652	87,1%	97 652	94 537	5 000	+5,1%	8 115	+8,6%
Ajout de service	14 582	12,4%	13 468	16 239	1 114	+8,3%	(1 657)	-10,2%
Remboursement de la dette	566	0,5%	566	566	-	+0,0%	-	+0,0%
TOTAL	**117 800**	**100,0%**	**111 686**	**111 342**	**6 114**	**+5,5%**	**6 458**	**+5,8%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION								
Deux-Montagnes	2 418	16,1%	1 518	(250)	900	+59,3%	2 667	-1069,1%
Dorion-Rigaud	6 859	45,5%	6 438	5 059	421	+6,5%	1 800	+35,6%
Blainville–Saint-Jérôme	312	2,1%	(60)	(893)	372	-620,8%	1 205	-135,0%
Mont-Saint-Hilaire	3 336	22,1%	3 430	1 889	(94)	-2,7%	1 448	+76,7%
Delson-Candiac	2 137	14,2%	2 265	1 416	(128)	-5,6%	721	+50,9%
TOTAL	**15 063**	**100%**	**13 591**	**7 221**	**1 472**	**+10,8%**	**7 842**	**+108,6%**
Achalandage (milliers)	15 275	-	15 204	16 413	71	+0,5%	(1 138)	-6,9%
Ratio d'autofinancement	40,6%		42,0%	44,9%	-1,4%	-3,3%	-4,3%	-9,6%

TABLEAU 31
Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue – 1996-2010

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009 B	2009 P	2010 B
REVENUS (en milliers $)																
Recettes usagers	9 116	10 947	15 018	17 616	20 807	22 980	23 965	28 396	34 575	37 617	41 128	42 299	44 457	50 014	46 874	47 823
Aide aux tarifs réduit et étudiant	-	-	-	-	-	-	930	1 380	1 457	1 463	1 696	1 686	1 847	1 962	1 962	2 053
Aide à l'intégration tarifaire	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28	85	11	47	5	5	27
Mesure de soutien au plan pétrole	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1 901)	(1 576)
Contributions municipales nettes	17 136	17 007	17 674	19 443	19 965	21 407	24 358	27 176	28 278	29 520	31 524	33 384	36 194	44 171	44 421	47 120
PAGASTC - MTQ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 429	7 969	6 734	7 291
Contributions MTQ	-	-	-	-	-	147	2 497	267	-	-	-	-	-	-	-	-
Dette - subvention MTQ	18 102	22 144	21 993	20 824	15 891	15 252	14 221	8 624	7 125	7 122	5 636	2 066	-	-	-	-
TOTAL	**44 354**	**50 098**	**54 685**	**57 883**	**56 663**	**59 786**	**65 971**	**65 843**	**71 435**	**75 750**	**80 069**	**79 446**	**83 974**	**104 121**	**98 095**	**102 738**
DÉPENSES (en milliers $)																
Dette - subvention MTQ	18 102	22 144	21 993	20 824	15 891	15 252	14 221	8 624	7 125	7 122	5 636	2 066	-	-	-	-
Dépenses	42 841	43 364	46 998	50 923	54 240	60 195	66 477	69 503	76 687	79 567	84 175	87 436	93 447	111 342	111 686	117 800
TOTAL	**60 943**	**65 508**	**68 991**	**71 747**	**70 131**	**75 447**	**80 698**	**78 217**	**83 812**	**86 689**	**89 811**	**89 502**	**93 447**	**111 342**	**111 686**	**117 800**
Déficit résiduel	16 589	15 410	14 306	13 864	13 468	15 661	14 727	12 374	12 377	10 939	9 742	10 056	9 473	7 221	13 591	15 063
INDICATEURS																
Achalandage (en milliers)	6 940	8 332	10 146	11 041	11 992	12 196	12 879	13 911	14 323	14 584	15 046	15 478	15 316	16 413	15 204	15 275
Coûts d'exploitation par pass-km	0,34 $	0,30 $	0,26 $	0,26 $	0,23 $	0,27 $	0,27 $	0,26 $	0,28 $	0,28 $	0,29 $	0,28 $	0,29 $	0,35 $	0,35 $	0,37 $
Taux de ponctualité	-	-	-	-	-	96%	98%	98%	97%	97%	97%	98%	96%	96%	96%	96%
Ratio d'autofinancement	21,3%	25,2%	32,0%	34,6%	38,4%	38,2%	36,1%	40,9%	45,1%	47,3%	48,9%	48,4%	47,6%	44,9%	42,0%	40,6%

FIGURE 9
Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue – 1996-2010

8.2. CONTRIBUTIONS MUNICIPALES AUX TRAINS DE BANLIEUE

L'AMT, comme le prévoit sa Loi constitutive, répartit 40 % des coûts d'exploitation et de gestion de chaque ligne de trains, par tronçon, entre les municipalités desservies selon le nombre de trains-km ou de départs à chacune des gares. Les municipalités d'un même tronçon se partagent le montant établi pour ce tronçon, au prorata de leur richesse foncière uniformisée (RFU) ou selon des ententes entre les Villes.

Pour les lignes Montréal/Deux-Montagnes et Montréal/Dorion-Rigaud (existantes lors de la création de l'AMT en 1996), la méthode de répartition se fait selon le critère trains-km :

- Ligne Deux-Montagnes : pour 2009 et 2010, la proportion est de 79,5 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal, 11,6 % pour Laval et 8,9 % pour le tronçon Deux-Montagnes ;
- Ligne Montréal/Dorion-Rigaud : pour 2009 et 2010, la proportion est de 81,3 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal et 18,7 % pour le tronçon Rigaud.

Pour les lignes Blainville–Saint-Jérôme, Mont-Saint-Hilaire et Delson-Candiac, la méthode de partage se fait selon le critère de départs à chaque gare :

- Ligne Blainville–Saint-Jérôme : pour 2009 et 2010, la proportion est de 22,7 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal, 34,1 % pour Laval et 43,2 % pour le CIT Laurentides ;
- Ligne Mont-Saint-Hilaire : pour 2009 et 2010, la proportion est de 50 % pour le conseil de l'agglomération de Longueuil et 50 % pour le tronçon Mont-Saint-Hilaire ;
- Ligne Delson-Candiac : pour 2009 et 2010, la proportion des départs à chaque gare est de 20 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal et de 80 % pour le tronçon Delson.

Les contributions municipales aux trains de banlieue sont en hausse de 6,7 % par rapport au budget 2009 (TABLEAU 33). Cette augmentation justifie l'augmentation des coûts découlant des investissements nécessaires pour les équipements afin de sécuriser la fiabilité du service.

L'augmentation de 0,7 M$ pour la ligne Montréal/Delson-Candiac, est la conséquence de l'abolition de la ristourne versée à la suite de la permanence de cette ligne depuis le 1er juillet 2009.

TABLEAU 32
Variation des contributions municipales nettes

(en milliers $)	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	B2009	P2009	B2010
Deux-Montagnes	8 911	8 667	9 238	9 713	9 883	10 388	10 927	10 862	11 899	11 857	12 225	12 339	13 008	13 988	14 190	15 007
Dorion-Rigaud	8 225	8 340	7 674	7 743	7 785	7 853	8 104	8 426	9 014	9 178	9 565	9 393	9 903	12 743	12 223	12 767
Blainville–Saint-Jérôme	-	-	762	1 967	2 327	2 968	3 372	3 494	3 456	4 412	4 142	6 189	6 444	7 011	7 142	7 524
Mont-Saint-Hilaire	-	-	-	-	-	346	1 364	3 695	2 970	2 883	3 910	4 041	5 396	7 504	7 551	7 979
Delson-Candiac							591	699	937	1 190	1 682	1 422	1 443	2 925	3 315	3 843
TOTAL	**17 136**	**17 007**	**17 674**	**19 443**	**19 995**	**21 555**	**24 358**	**27 176**	**28 276**	**29 520**	**31 524**	**33 384**	**36 194**	**44 171**	**44 421**	**47 120**

TABLEAU 33
Contributions municipales nettes

(en milliers $)	BUDGET 2010		PRÉVISION 2009	BUDGET 2009	ÉCART B2010 - P2009		ÉCART B2010- B2009	
Agglomération de Montréal	24 787	52,6%	23 503	23 657	1 284	+5,5%	1 130	+4,8%
Laval	4 306	9,1%	4 081	4 013	225	+5,5%	293	+7,3%
Agglomération de Longueuil	3 989	8,5%	3 776	3 752	214	+5,7%	237	+6,3%
Tronçon Blainville–Saint-Jérôme	3 250	6,9%	3 085	3 029	165	+5,3%	221	+7,3%
Tronçon Deux-Montagnes	1 336	2,8%	1 263	1 245	73	+5,8%	91	+7,3%
Tronçon Dorion-Rigaud	2 387	5,1%	2 286	2 383	102	+4,4%	4	+0,2%
Tronçon Mont-Saint-Hilaire	3 989	8,5%	3 776	3 752	214	+5,7%	237	+6,3%
Tronçon Delson-Candiac	3 075	6,5%	2 652	2 340	423	+15,9%	735	+31,4%
TOTAL	**47 120**	**100,0%**	**44 421**	**44 171**	**2 699**	**+6,1%**	**2 949**	**+6,7%**

TABLEAU 34
Évolution des contributions municipales nettes

(en milliers $)	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	B2009	P2009	B2010
Deux-Montagnes		-2,7%	6,6%	5,1%	1,8%	5,1%	5,2%	-0,6%	9,5%	-0,4%	3,1%	0,9%	5,4%	14,4%	16,1%	5,8%
Dorion-Rigaud		1,4%	-8,0%	0,9%	0,5%	0,9%	3,2%	4,0%	7,0%	1,8%	4,2%	-1,8%	5,4%	33,2%	-4,1%	4,4%
Blainville–Saint-Jérôme		0,0%	0,0%	160,8%	17,1%	27,5%	13,6%	3,6%	-1,1%	27,7%	-6,1%	49,4%	4,1%	69,3%	1,9%	5,3%
Mont-Saint-Hilaire		0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	294,2%	170,9%	-19,6%	-2,9%	35,6%	3,4%	33,5%	91,9%	0,6%	5,7%
Delson-Candiac		0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%		18,3%	34,0%	27,0%	41,3%	-15,5%	1,5%	73,9%	13,3%	15,9%
TOTAL		**-0,8%**	**3,9%**	**10,0%**	**2,8%**	**7,8%**	**13,0%**	**11,6%**	**4,0%**	**4,4%**	**6,8%**	**5,9%**	**8,4%**	**40,1%**	**0,8%**	**6,1%**

8.3. REVENUS ET DÉPENSES DES LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE

8.3.1. Ligne Montréal/Deux-Montagnes

Revenus

Pour 2009, les recettes des usagers sont évaluées à 19,0 M$, en légère baisse par rapport au budget 2009. En 2010, les recettes usagers sont établies à 19,5 M$, ce qui s'explique principalement par une indexation des tarifs et par le plein impact de la redistribution des recettes après analyse de l'enquête 2007.

Dépenses

Pour 2009, l'AMT prévoit des dépenses de 33,5 M$ pour les coûts de gestion et d'exploitation. En 2010, l'AMT prévoit des dépenses d'exploitation et de gestion de 37,5 M$ ou 5,8 % de plus que la prévision 2009.

L'augmentation provient principalement de l'investissement dans les équipements, de l'indexation des coûts d'entretien et de l'indexation contractuelle des frais de fonctionnement du CN.

Le ratio d'autofinancement prévu est de 52,1 % en 2010, soit 1,6 % de moins que celui de la prévision 2009.

TABLEAU 35
Revenus et dépenses - Ligne Montréal/Deux-Montagnes – 2009-2010

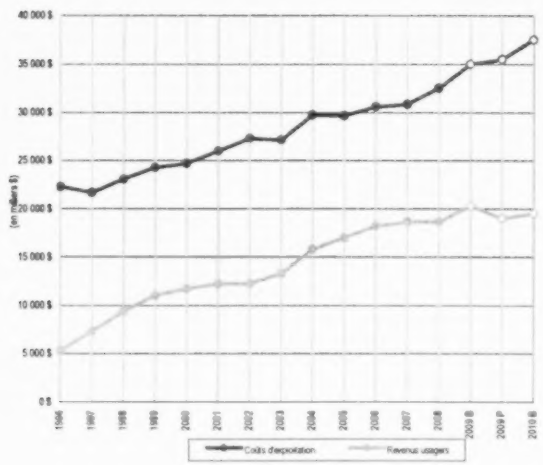
(en milliers $)	BUDGET 2010		PRÉVISION 2009	BUDGET 2009	ÉCART B2010 - P2009		ÉCART B2010 - B2009	
REVENUS								
Recettes usagers	19 545	55,7%	19 037	20 312	508	+2,7%	(767)	-3,8%
Aide aux tarifs réduit et étudiant	540	1,5%	520	520	20	+3,8%	20	+3,8%
Aide à l'intégration tarifaire	8	0,0%	2	2	-		-	
Mesure de soutien au plan pétrole	-	0,0%	(41)	-	41	-100,0%	-	+0,0%
Contributions municipales	15 007	42,8%	14 190	13 988	817	+5,8%	1 019	+7,3%
PAGASTC - MTQ	0	0,0%	249	398	(249)		(398)	
TOTAL	**35 100**	**100,0%**	**33 957**	**35 220**	**1 143**	**+3,4%**	**(119)**	**-0,3%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	37 518	100,0%	34 977	34 175	2 541	+7,3%	3 343	+9,8%
Ajout de service	-	0,0%	498	795	(498)		(795)	
TOTAL	**37 518**	**100,0%**	**35 475**	**34 970**	**2 043**	**+5,8%**	**2 548**	**+7,3%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**2 418**	**-**	**1 518**	**(250)**	**900**	**+59,3%**	**2 667**	**-1089,1%**
Achalandage (milliers)	7 231	-	7 231	7 903	-	+0,0%	(672)	-8,5%
Ratio d'autofinancement	52,1%		53,7%	58,1%	-1,6%	-2,9%	-6,0%	-10,3%

TABLEAU 36
Indicateurs de performance - Ligne Montréal/Deux-Montagnes

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	*2009 B*	*2009 P*	*2010 B*
DEUX-MONTAGNES																
Coûts d'exploitation (milliers $)	22 277 $	21 669 $	23 096 $	24 282 $	24 709 $	25 970 $	27 318 $	27 154 $	29 749 $	29 643 $	30 562 $	30 848 $	32 520 $	34 970 $	35 475 $	37 518 $
Revenus usagers nets (milliers $)	5 308 $	7 341 $	9 389 $	11 032 $	11 737 $	12 213 $	12 262 $	13 311 $	15 799 $	17 008 $	18 227 $	18 669 $	*18 669 $*	*20 312 $*	*19 037 $*	*19 545 $*
Achalandage annuel (milliers de pass.)	4 033	5 172	6 423	6 791	7 220	7 023	7 233	7 456	7 509	7 649	7 810	7 757	7 687	7 903	7 231	7 231
Ratio d'autofinancement	23,8%	33,9%	40,7%	45,4%	47,5%	47,0%	44,9%	49,0%	53,1%	57,4%	59,6%	60,5%	57,3%	58,1%	53,7%	52,1%
Coûts d'exploitation par pass-km	0,32 $	0,24 $	0,21 $	0,21 $	0,19 $	0,21 $	0,21 $	0,21 $	0,23 $	0,21 $	0,21 $	0,21 $	0,22 $	*0,24 $*	*0,26 $*	*0,28 $*
Taux de ponctualité	-	-	-	-	-	99,0%	99,4%	99,3%	99,1%	98,9%	99,6%	98,6%	97,0%	*98,0%*	*98,0%*	*98,0%*

FIGURE 10
Indicateurs de performance - Ligne Montréal/Deux-Montagnes

REVENUS ET DÉPENSES



RATIO D'AUTOFINANCEMENT

8.3.2. Ligne Montréal/Dorion-Rigaud

La ligne Montréal/Dorion-Rigaud bénéficiera de la mesure de soutien aux municipalités pour financer les 10 nouveaux départs instaurés en janvier 2009 dans le cadre du plan pétrole.

Revenus

Pour 2009, les recettes des usagers sont évaluées à 10,3 M$, en légère baisse par rapport aux recettes budgétées en 2009.

En 2010, les recettes des usagers sont établies à 10,4 M$, soit une hausse de 1,5 % par rapport à la prévision 2009 ce qui s'explique principalement par :

- une indexation des tarifs de 1,75 % ;
- le plein impact de la redistribution des recettes après analyse de l'enquête 2007.

Dépenses

Pour 2009, l'AMT prévoit des dépenses de 30,3 M$ pour les coûts de gestion et d'exploitation, soit un montant inférieur de 1,3 M$ au budget approuvé. Cette diminution reflète le nombre de départs déployés en janvier 2009, de 10 au lieu des 20 budgétés. En 2010, les dépenses augmentent de 0,3 M$ par rapport au budget 2009.

Le ratio d'autofinancement prévu est de 32,6 % en 2010 ; il était de 16,4 % en 1996.

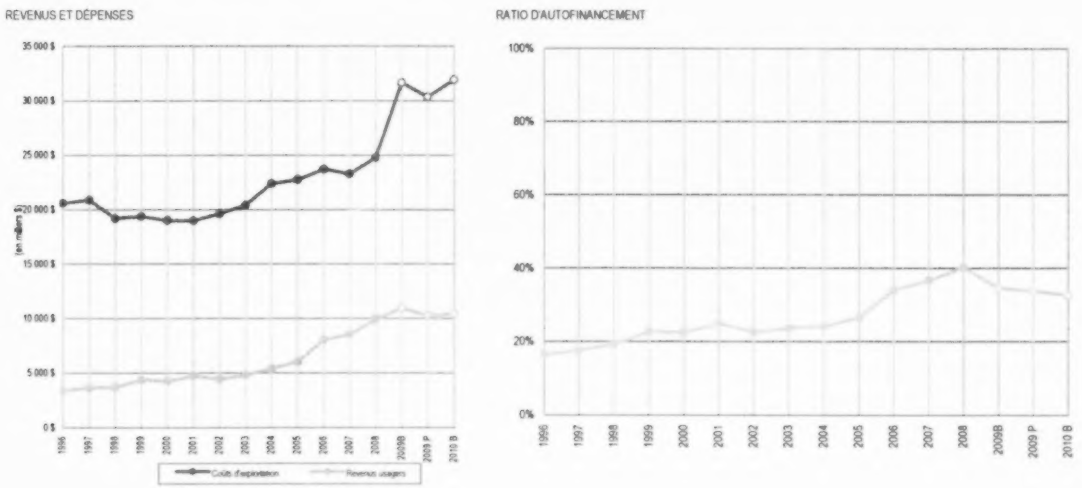
TABLEAU 37
Revenus et dépenses - Ligne Montréal/Dorion-Rigaud – 2009-2010

(en milliers $)	BUDGET 2010		PRÉVISION 2009	BUDGET 2009	ÉCART B2010 - P2009		ÉCART B2010 - B2009	
REVENUS								
Recettes usagers	10 420	41,6%	10 263	10 950	157	+1,5%	(530)	-4,8%
Aide aux tarifs réduit et étudiant	529	2,1%	504	504	25	+5,0%	25	+5,0%
Aide à l'intégration tarifaire	8	0,0%	2	2	-	+0,0%	-	+0,0%
Mesure de soutien au plan pétrole	(723)	-2,1%	(753)	-	30	-4,0%	(723)	
Contributions municipales	12 767	50,9%	12 223	12 743	544	+4,4%	24	+0,2%
PAGASTC - MTQ	2 058	5,9%	1 653	2 381	405	+24,5%	(324)	-13,6%
TOTAL	**25 058**	**92,6%**	**23 892**	**26 580**	**1 166**	**+4,9%**	**(1 522)**	**-5,7%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	27 236	85,3%	26 458	26 311	778	+2,9%	925	+3,5%
Ajout de service	4 115	12,9%	3 306	4 762	809	+24,5%	(647)	-13,6%
Remboursement de la dette	566	1,8%	566	566	0	+0,0%	0	+0,0%
TOTAL	**31 917**	**100,0%**	**30 330**	**31 639**	**1 587**	**+5,2%**	**278**	**+0,9%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**6 859**	-	**6 438**	**5 059**	**421**	**+6,5%**	**1 800**	**+35,6%**
Achalandage (milliers)	**3 488**	-	**3 488**	**3 767**	-	**+0,0%**	(279)	-7,4%
Ratio d'autofinancement	**32,6%**		**33,8%**	**34,6%**	**-1,2%**	**-3,5%**	**-2,0%**	**-5,7%**

TABLEAU 38
Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Dorion-Rigaud

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2008B	2009 P	2010 B
DORION-RIGAUD																
Coûts d'exploitation (milliers $)	20 564 $	20 843 $	19 184 $	19 358 $	18 990 $	18 976 $	19 603 $	20 410 $	22 364 $	22 736 $	23 696 $	23 264 $	24 757 $	*31 639 $*	*30 330 $*	*31 917 $*
Revenus usagers nets (milliers $)	3 380 $	3 653 $	3 693 $	4 387 $	4 265 $	4 740 $	4 432 $	4 820 $	5 411 $	6 038 $	8 077 $	8 538 $	9 951 $	*10 950 $*	*10 263 $*	*10 420 $*
Achalandage annuel (milliers de pass.)	2 907	2 908	2 932	3 045	3 030	3 137	3 039	3 093	3 074	3 076	3 166	3 268	3 565	*3 767*	*3 488*	*3 488*
Ratio d'autofinancement	16,4%	17,5%	19,3%	22,7%	22,5%	25,0%	22,6%	23,6%	24,2%	26,6%	34,1%	36,7%	40,2%	*34,6%*	*33,8%*	*32,6%*
Coûts d'exploitation par pass-km	0,37 $	0,37 $	0,34 $	0,33 $	0,31 $	0,33 $	0,32 $	0,33 $	0,35 $	0,35 $	0,33 $	0,32 $	0,31 $	*0,37 $*	*0,39 $*	*0,41 $*
Taux de ponctualité	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	98,60%	97,7%	94,6%	95,2%	96,0%	97,1%	95,0%	97,0%	*96,0%*	*96,0%*	*96,0%*

FIGURE 11
Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Dorion-Rigaud



8.3.3. Ligne Montréal/Blainville-Saint-Jérôme

Revenus

Les recettes annuelles prévues en 2009 sont évaluées à 8,8 M$, soit 0,6 M$ de moins que celles budgétées en 2009.

Pour 2010, les recettes annuelles sont établies à 8,9 M$, soit une hausse de 0,5 % par rapport à la prévision 2009, ce qui s'explique principalement par :

- une hausse de la grille tarifaire de 1,75 % ;
- un nouveau partage après analyse de l'enquête TRAM compilée en 2009.

Dépenses

Pour 2009, les coûts d'exploitation et de gestion annuels sont projetés à 17,9 M$. En 2010, ils sont estimés à 18,8 M$, soit une augmentation de 5,3 % par rapport à la prévision 2009, qui tient notamment compte des hausses contractuelles (clauses d'indexation du CP). L'augmentation est également expliquée par l'accroissement des équipements requis pour assurer la fiabilité sur le réseau et de l'augmentation des dépenses d'entretien de ces nouveaux équipements.

Le ratio d'autofinancement prévu est de 47,2 % en 2010, par rapport à 49,5 % pour la prévision 2009.

TABLEAU 39
Revenus et dépenses – Ligne Montréal/Blainville-Saint-Jérôme – 2009-2010

(en milliers $)	BUDGET 2010		PRÉVISION 2009	BUDGET 2009	ÉCART B2010 - P2009		ÉCART B2010 - B2009	
REVENUS								
Recettes usagers	8 886	48,0%	8 846	9 439	40	+0,5%	(553)	-5,9%
Aide aux tarifs réduit et étudiant	705	3,8%	685	685	20	+2,9%	20	+2,9%
Aide à l'intégration tarifaire	7	0,0%	1	1	6		6	
Contributions municipales	7 524	40,7%	7 142	7 011	382	+5,3%	513	+7,3%
PAGASTC - MTQ	1 375	7,4%	1 240	1 285	135		90	
TOTAL	**18 497**	**100,0%**	**17 914**	**18 421**	**583**	**+3,3%**	**76**	**+0,4%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	16 059	85,4%	15 374	14 858	685	+4,5%	1 201	+8,1%
Ajout de service Saint-Jérôme	2 750	14,6%	2 480	2 670	270	+10,9%	80	+3,0%
TOTAL	**18 809**	**100,0%**	**17 854**	**17 528**	**955**	**+5,3%**	**1 281**	**+7,3%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**312**	-	**(60)**	**(893)**	**372**	**-620,8%**	**1 205**	**-135,0%**
Achalandage (milliers)	**2 123**	-	**2 123**	**2 297**	-	**+0,0%**	**(174)**	**-7,6%**
Ratio d'autofinancement	**47,2%**		**49,5%**	**53,9%**	**-2,3%**	**-4,6%**	**-6,6%**	**-12,3%**

TABLEAU 40
Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Blainville-Saint-Jérôme

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009 B	2009 P	2010 B
BLAINVILLE–SAINT-JÉRÔME																
Coûts d'exploitation (milliers $)			4 666 $	7 283 $	8 188 $	9 089 $	8 445 $	8 735 $	10 520 $	11 825 $	12 467 $	15 473 $	16 122 $	17 528 $	17 854 $	18 809 $
Revenus usagers nets (milliers $)			1 986 $	3 153 $	4 354 $	4 793 $	5 048 $	6 073 $	7 064 $	7 419 $	8 476 $	7 980 $	7 903 $	9 439 $	8 846 $	8 886 $
Achalandage annuel (milliers de pass.)			790	1 205	1 611	1 716	1 723	1 955	1 982	1 978	2 134	2 115	2 231	2 297	2 123	2 123
Ratio d'autofinancement			42,6%	48,7%	53,2%	52,7%	59,8%	69,5%	67,1%	62,7%	68,0%	51,6%	49,0%	53,9%	49,5%	47,2%
Coûts d'exploitation par pass-km			-	0,31 $	0,20 $	0,19 $	0,20 $	0,19 $	0,21 $	0,26 $	0,24 $	0,30 $	0,30 $	0,31 $	0,34 $	0,36 $
Taux de ponctualité			0,00%	0,00%	0,00%	86,1%	97,3%	97,8%	91,8%	95,2%	96,2%	95,3%	96,0%	96,0%	96,0%	96,0%

FIGURE 12
Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Blainville-Saint-Jérôme

6.3.4 Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire

Plusieurs gares, sur cette ligne, bénéficient de modifications majeures en 2009 et 2010, dont, notamment, la permanence de la gare Saint-Hubert, comme entendu avec l'agglomération de Longueuil.

Revenus

Pour 2009, les recettes des usagers sont projetées à 6,2 M$, soit l'équivalent à celles budgétées pour 2009.

En 2010, les recettes usagers sont établies à 6,4 M$, soit une hausse de 0,2 M$ par rapport à la prévision 2009, ce qui s'explique principalement par :

- une hausse de la grille tarifaire de 1,75 % ;
- un nouveau partage suite à l'analyse de l'enquête TRAM compilée en 2009.

Dépenses

Les coûts de gestion et d'exploitation prévus sont de 18,9 $ en 2009 et de 19,9 M$ en 2010. Fait à souligner, les premières nouvelles voitures bimodes seront déployées sur cette ligne dès l'automne 2009 et feront l'objet d'une toute nouvelle technique d'entretien.

Le ratio d'autofinancement prévu est de 32,1 %; celui de 2002 était de 19,1 %.

TABLEAU 41
Revenus et dépenses – Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire – 2009-2010

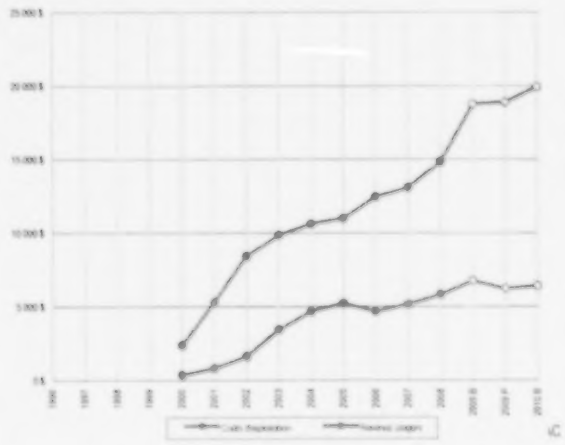
(en milliers $)	BUDGET 2010		PRÉVISION 2009	BUDGET 2009	ÉCART B2010 - P2009		ÉCART B2010 - B2009	
REVENUS								
Recettes usagers	6 404	38,6%	6 209	6 625	195	+3,1%	(221)	-3,3%
Aide aux tarifs réduit et étudiant	184	1,1%	169	169	15	+8,9%	15	+8,9%
Aide à l'intégration tarifaire	3	0,0%	-	-	3		3	
Mesure de soutien au plan pétrole	(211)	-0,6%	(444)	0	233	-52,5%	(211)	
Contributions municipales	7 979	48,0%	7 551	7 504	428	+5,7%	475	+6,3%
PAGASTC - MTQ	2 252	12,2%	1 962	2 574	290		(322)	
TOTAL	**16 611**	**97,1%**	**15 447**	**16 872**	**1 164**	**+7,5%**	**(260)**	**-1,5%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	15 444	77%	14 953	13 613	491	+3,3%	1 831	+13,4%
Ajout de service	4 504	23%	3 924	5 147	580	+14,8%	(643)	
TOTAL	**19 947**	**100,0%**	**18 877**	**18 760**	**1 070**	**+5,7%**	**1 187**	**+6,3%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**3 336**	**-**	**3 430**	**1 889**	**(94)**	**-2,7%**	**1 448**	**+76,7%**
Achalandage (milliers)	1 751	-	1 700	1 740	51	+3,0%	11	+0,6%
Ratio d'autofinancement	32,1%		32,9%	35,3%	-0,8%	-2,4%	-3,2%	-9,1%

TABLEAU 42
Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009 B	2009 P	2010 B
MONT-SAINT-HILAIRE																
Coûts d'exploitation (milliers $)					2 353 $	5 294 $	8 421 $	9 839 $	10 599 $	10 984 $	12 446 $	13 053 $	14 840 $	18 760 $	18 877 $	19 947 $
Revenus usagers nets (milliers $)					353 $	808 $	1 610 $	3 422 $	4 661 $	5 218 $	4 651 $	5 153 $	5 816 $	6 754 $	6 209 $	6 404 $
Achalandage annuel (milliers de pass.)					132	263	657	1 041	1 287	1 358	1 399	1 504	1 592	1 740	1 700	1 751
Ratio d'autofinancement					15,4%	15,3%	19,1%	34,8%	44,0%	47,5%	37,4%	39,5%	39,2%	36,0%	32,9%	32,1%
Coûts d'exploitation par pass.-km					-	-	0,68 $	0,45 $	0,39 $	0,37 $	0,41 $	0,40 $	0,43 $	0,49 $	0,51 $	0,52 $

FIGURE 13
Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire

REVENUS ET DÉPENSES



RATIO D'AUTOFINANCEMENT

8.3.5. Ligne Montréal/Delson-Candiac

La ligne Montréal/Delson-Candiac a acquis le statut de ligne permanente le 1er juillet 2009. En conséquence, les nouvelles infrastructures des gares seront aménagées graduellement de manière permanente.

Revenus

Pour 2009, les recettes usagers sont évaluées 2,5 M$, soit un montant inférieur de 0,2 M$ à celui budgété en 2009.

En 2010, les recettes usagers sont établies à 2,6 M$, soit une hausse de 1,9 % par rapport à la prévision 2009, qui s'explique principalement par :

- une hausse de la grille tarifaire de 1,75 % ;
- un nouveau partage suite à l'analyse de l'enquête TRAM compilée en 2009.

Dépenses

Les coûts d'exploitation et de gestion du service de trains sont évalués à 9,2 M$ en 2009 et 9,6 M$ en 2010.

Le ratio d'autofinancement est de 26,7 % en 2010 ; il était de 22,8 % en 2002.

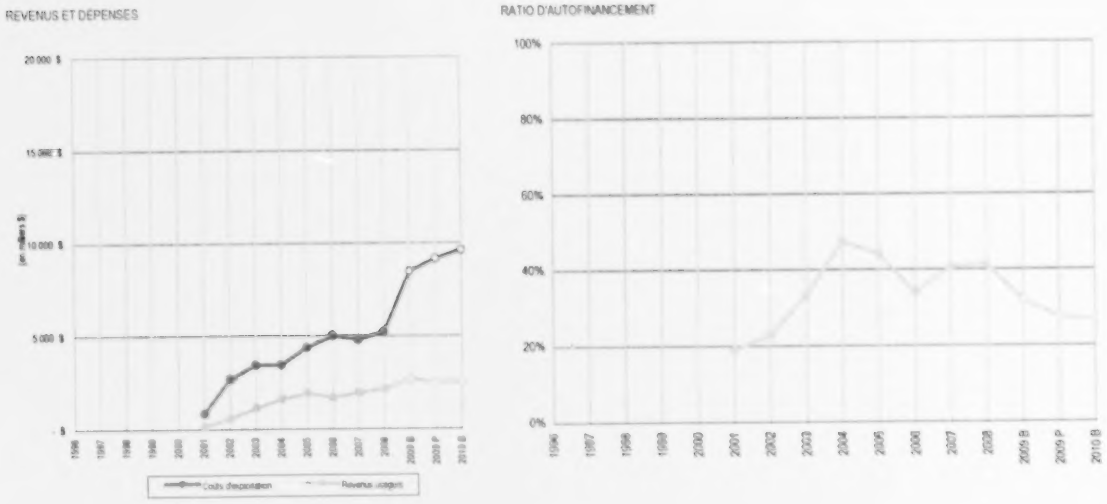
TABLEAU 43
Revenus et dépenses – Ligne Montréal/Delson-Candiac – 2009-2010

(en milliers $)	BUDGET 2010		PRÉVISION 2009	BUDGET 2009	ÉCART B2010 - P2009		ÉCART B2010 - B2009	
REVENUS								
Recettes usagers	2 568	34,4%	2 519	2 688	49	+1,9%	(120)	-4,5%
Aide aux tarifs réduit et étudiant	95	1,3%	84	84	11	+13,1%	11	+13,1%
Aide à l'intégration tarifaire	1	0,0%	-	-	1		1	
Mesure de soutien au plan pétrole	(643)	-1,8%	(663)	0	20	-3,1%	(643)	
Contributions municipales	3 843	51,4%	3 660	3 241	183	+5,0%	602	+18,6%
Ristourne aux municipalités	-	0,0%	(345)	(316)	345	-100,0%	316	-100,0%
PAGASTC - MTQ	1 606	8,7%	1 630	1 332	(24)	-1,4%	274	+20,6%
TOTAL	**7 471**	**85,3%**	**6 885**	**7 029**	**586**	**+8,5%**	**442**	**+6,3%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	6 396	67%	5 890	5 580	506	+8,6%	816	+14,6%
Ajout de service	3 213	33%	3 260	2 865	(47)	-1,4%	348	+12,1%
TOTAL	**9 609**	**100,0%**	**9 150**	**8 445**	**459**	**+5,0%**	**1 164**	**+13,8%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**2 137**	-	**2 265**	**1 416**	**(128)**	**-5,6%**	**721**	**+50,9%**
Achalandage (milliers)	**683**	-	**663**	**706**	**19,900**	**+3,0%**	**(23)**	**-3,3%**
Ratio d'autofinancement	**26,7%**		**27,5%**	**31,8%**	**-0,8%**	**-2,9%**	**-5,1%**	**-16,0%**

TABLEAU 44
Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Delson-Candiac

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009 B	2009 P	2010 B
DELSON-CANDIAC																
Coûts d'exploitation (milliers $)						866	2 692 $	3 455 $	3 455 $	4 379 $	5 004 $	4 798 $	5 208 $	8 445 $	9 150 $	9 609 $
Revenus usagers nets (milliers $)						164	613 $	1 154 $	1 641 $	1 934 $	1 697 $	1 969 $	2 156 $	2 688 $	2 519 $	2 560 $
Achalandage annuel (milliers de pass.)						56.3	227	367	471	523	538	591	624	706	663	683
Ratio d'autofinancement						18.9%	22.8%	33.4%	47.5%	44.2%	33.9%	40.8%	41.4%	31.8%	27.5%	26.7%
Coûts d'exploitation par pass-km						-	0,76 $	0,57 $	0,44 $	0,52 $	0,54 $	0,46 $	0,48 $	0,86 $	0,79 $	0,98 $

FIGURE 14
Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Delson-Candiac



9. SOUTIEN AU DÉVELOPPEMENT ET PROMOTION DU TRANSPORT COLLECTIF

Pour 2010, le soutien au développement et la promotion du transport collectif totalisent 2,75 M$, soit un montant inférieur de 0,250 M$ par rapport au budget 2009 (TABLEAU 45). Cette aide finance plusieurs projets, dont ceux cités ci-après.

Information et service à la clientèle

Les services métropolitains d'information et de service à la clientèle convergent autour du portail Internet de l'AMT, du système téléphonique Allo-TRAM étroitement relié au centre d'appels de l'AMT, et du système métropolitain de numérotation et d'harmonisation des panneaux d'arrêts d'autobus. Pour 2010, les actions planifiées portent sur la consolidation de ces services et sur leur arrimage avec ceux des autres organismes de transport.

Programme de fidélisation aux transports collectifs

Abonnement mensuel aux transports collectifs : Ce programme permet à un usager d'acheter des cartes mensuelles TRAM ou TRAIN par virement bancaire ou par carte de crédit et de les recevoir par courrier postal. Avec l'arrivée de l'Abonnement annuel aux transports collectifs en novembre 2006, plus des trois quarts des abonnés mensuels ont transféré vers ce nouveau programme plus avantageux. Comme il répond encore au besoin d'une partie de la clientèle, ce programme se poursuit en 2010.

OPUS à domicile : Ce nouveau programme a été mis en place par l'AMT, en novembre 2007, en partenariat avec la STL et le CIT de Sorel-Varennes. Il permet à un usager d'acheter un abonnement annuel aux transports collectifs au rabais, de payer par carte de crédit ou virement bancaire, et de recevoir par courrier postal votre carte OPUS contenant des titres mensuels TRAM, TRAIN, CAL ou Sorel-Varennes. Le paiement se fait en 11 versements mensuels, alors que le 12e titre est gratuit, ce qui correspond à un rabais tarifaire de 8,33 % par an. Comme sa clientèle est en croissance, il se poursuit en 2010.

OPUS au boulot : Depuis novembre 2006, le projet pilote d'abonnement annuel aux transports collectifs avec les employés du MTQ s'est étendu à d'autres employeurs de la région métropolitaine de Montréal, grâce à un partenariat entre l'AMT, l'Association des CIT, la STL, la STM et le RTL. Il était jusqu'à récemment connu sous l'appellation d'Accès annuel allégo aux transports collectifs. L'AMT agit comme gestionnaire et s'est engagée auprès de ses partenaires à rembourser toute perte résultant de la vente de titres mensuels au rabais.

Duo auto+bus : Ce programme fait suite à un partenariat entre l'AMT et la STL avec Communauto. Il permet de jumeler un abonnement annuel aux transports collectifs et un abonnement annuel à Communauto. L'usager a le choix parmi les deux options suivantes :

- en souscrivant à un abonnement annuel aux transports collectifs, il bénéficie d'une inscription gratuite à Communauto, ce qui représente une exonération des frais d'inscription habituels de 537 $ (option offerte depuis octobre 2005) ;
- en souscrivant à Communauto et à un abonnement annuel aux transports collectifs, il bénéficie d'un rabais mensuel de 8,33 % sur son abonnement aux transports collectifs, ce qui correspondant à un 12e mois gratuit (option disponible depuis novembre 2006).

Communauto gère le programme, en fait la promotion et reçoit un montant de 8 $ par titre mensuel CAL ou TRAM 3 vendus. La STL assure les relations avec Communauto, notamment quant à la livraison des CAL et des TRAM 3 et à la perception des recettes. L'AMT rembourse à la STL une commission de 8 $ payable à Communauto pour chaque titre mensuel CAL ou TRAM 3 vendus. En contrepartie, le produit de la vente provenant du 12e titre mensuel CAL ou TRAM 3 est conservé par l'AMT. Ce programme se poursuit en 2010, alors que des négociations sont en cours afin de transférer la gestion du programme à l'AMT et intégrer à l'entente originale la deuxième option rendue disponible depuis novembre 2006.

Gestion de la demande

Programme allégo : Dans le cadre de la Politique québécoise du transport collectif (PQTC), le gouvernement a annoncé son intention de soutenir les alternatives à l'automobile en solo, à l'exemple de la démarche allégo pilotée par l'AMT depuis 2000. À cet effet, le nouveau Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes offre des subventions :

- aux employeurs désireux de rendre accessibles aux employés des formes de transport autres que l'automobile en solo (transport en commun, covoiturage, vélo, marche et télétravail) ;
- aux centres de gestion des déplacements (CGD).

Politique d'intermodalité vélo/transport collectif : L'AMT poursuit le développement de l'intermodalité entre le vélo et les transports collectifs, notamment par l'augmentation du nombre de stationnements pour vélos dans les équipements métropolitains, de supports à vélo sur les autobus, du transport des vélos à bord de certaines lignes de trains de banlieue, et de parcs de vélos en libre-service.

Promotion des transports collectifs

Campagne de promotion des transports collectifs : Puisque l'impact de la publicité sur les modifications des comportements dépend de la répétition des messages, les organismes de transport poursuivent leurs efforts de promotion en 2010 en soulignant notamment l'arrivée de la carte à puce et la nouvelle PQTC.

Campagnes de publicité ciblées pour les services offerts par l'AMT : En 2010, des campagnes de publicité sont prévues afin notamment de sensibiliser les utilisateurs au respect des voies réservées et de promouvoir les stationnements incitatifs pour covoitureurs, les autobus express métropolitains et les trains de banlieue ainsi que la vente des titres mensuel TRAM et des abonnements annuels dans le cadre du programme de fidélisation, en appui avec les mesures fiscales annoncées par le gouvernement du Québec et le gouvernement du Canada.

TABLEAU 45
Soutien au développement – 2009-2010

(en milliers $)	BUDGET 2010		PRÉVISION 2009	BUDGET 2009	ÉCART B2010 - P2009		ÉCART B2010 - B2009	
Soutien au développement	2 750	100,0%	3 000	3 000	(250)	-8,3%	(250)	-8,3%

10. DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

Pour 2010, les dépenses de fonctionnement de l'AMT sont estimées à 7,7 M$, soit 1,7 % de moins que les prévisions 2009 (TABLEAU 46). Ce montant tient compte de la location d'espaces de bureau supplémentaires et des augmentations salariales pour 2010, représentant une baisse des coûts de 0,1 M$ par rapport à la prévision 2009. La baisse est expliquée par la volonté de créer un fonds de roulement dans lequel seront imputées les dépenses amortissables sur plus d'une année, comme l'achat de mobilier et d'équipement informatique ainsi que les améliorations locatives ou autres équipements amortissables à moyen terme et non subventionnés. Les dépenses de fonctionnement représentent 3,4 % du budget global d'exploitation de l'AMT, soit un niveau inférieur à la moyenne de l'industrie (14,9 %)*.

Depuis 2008 et pour les années 2009 et 2010, l'AMT prévoit investir pour la mise en place d'un nouveau système informatique et le déploiement de logiciels plus performants, en remplacement du système informatique actuel et de ses accessoires, lesquels ont atteint une désuétude ne permettant plus de soutenir nos réseaux de communication et de technologies de l'information nécessaires aux performances requises pour un service à la clientèle de qualité.

TABLEAU 46
Dépenses de fonctionnement de l'AMT – 2009-2010

(en milliers $)	BUDGET 2010		PRÉVISION 2009	BUDGET 2009	ÉCART B2010 - P2009		ÉCART B2010 - B2009	
Rémunération et avantages sociaux	5 221	68,2%	4 820	4 937	401	+8,3%	284	+5,8%
Autres dépenses de fonctionnement								
Honoraires professionnels	600	7,8%	770	654	(170)	-22,1%	(54)	-8,3%
Amélioration locative	-	0,0%	150	150	(150)	+0,0%	(150)	+0,0%
Promotion, publicité et information à la clientèle	400	5,2%	430	400	(30)	-7,0%	-	+0,0%
Loyer	850	11,1%	750	750	100	+13,3%	100	+13,3%
Immobilisations (mobilier et équipements)	-	0,0%	300	314	(300)	-100,0%	(314)	-100,0%
Fournitures de bureau	200	2,6%	250	300	(50)	-20,0%	(100)	-33,3%
Autres dépenses	381	5,0%	311	276	70	+22,5%	105	+38,0%
SOUS-TOTAL	**2 431**	**31,8%**	**2 961**	**2 844**	**(530)**	**-17,9%**	**(413)**	**-14,5%**
TOTAL	**7 652**	**100,0%**	**7 781**	**7 781**	**(129)**	**-1,7%**	**(129)**	**-1,7%**

* Données de l'ACTU (Association canadienne du transport urbain)

11. AUTRES POSTES BUDGÉTAIRES

Les autres postes budgétaires comprennent les revenus d'intérêts, de constats d'infraction et de vente des documents d'appels d'offres, ainsi que des dépenses comme les frais d'administration de la SAAQ. (TABLEAU 47).

En 2010, les autres revenus sont estimés à 1,6 M$. La prévision 2009 est de 1,8 M$ soit 0,3 M$ de plus que budgétée en 2009 en raison du versement d'intérêts sur des titres en restructuration sur le plan du dossier du papier commercial.

La diminution au budget 2010 provient des faibles taux d'intérêt qui sont estimés, compte tenu des papiers commerciaux qui ont été restructurés, au printemps 2009, dans de nouveaux titres de placements.

TABLEAU 47
Autres postes budgétaires – 2009-2010

(en milliers $)	BUDGET 2010		PRÉVISION 2009	BUDGET 2009	ÉCART B2010 - P2009		ÉCART B2010 - B2009	
REVENUS								
Revenus	1 000	100,0%	1 644	1 300	(644)	-39,2%	(300)	-23,1%
TOTAL	**1 000**	**100,0%**	**1 644**	**1 300**	**(644)**	**-39,2%**	**(300)**	**-23,1%**
DÉPENSES								
Réserve pour éventualités	-	0,0%	1 132	1 000	(1 132)		(1 000)	-100,0%
Frais de gestion SAAQ et autres dépenses	2 070	100,0%	1 183	2 100	887	+75,0%	(30)	-1,4%
TOTAL	**2 070**	**100,0%**	**2 315**	**3 100**	**(245)**	**-10,6%**	**(1 030)**	**-33,2%**
ÉCART	**(1 070)**	**0,0%**	**(671)**	**(1 800)**	**(399)**	**59,5%**	**730**	**-40,6%**

ANNEXE A

ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES MÉTROPOLITAINS ACTUELS ET PROPOSÉS

ACTIFS DE L'AMT – RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE, en bref

	GARES	STATIONNEMENTS INCITATIFS			ACHALANDAGE (passagers train)		
LIGNES MONTRÉAL/		STATIONNEMENTS 2009	PLACES VÉLOS 2009	PLACES AUTOS 2009	RÉSULTATS 2008	PRÉVISION 2009	VARIATION 2009/2008
Deux-Montagnes	12	8	373	6 023	7 687 200	7 230 900	-5,9%
Dorion-Rigaud	19	15	442	3 736	3 565 000	3 488 200	-2,2%
Blainville–Saint-Jérôme	10+3	8	279	3 081	2 231 200	2 122 500	-4,9%
Mont-Saint-Hilaire	6+1	5	148	2 777	1 591 500	1 699 600	6,8%
Delson-Candiac	5+3	4	77	891	623 600	662 700	6,3%
TOTAL – TRAINS DE BANLIEUE	**52**	**39**	**1 319**	**16 508**	**15 698 900**	**15 203 900**	**-3,2%**

LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE, en détail

	STATIONNEMENTS INCITATIFS					ACHALANDAGE TRAIN (M+D train)		
MONTRÉAL/DEUX-MONTAGNES	PLACES VÉLOS 2009	PLACES AUTOS 2009	ACHALANDAGE Rés. auto 2009	TAUX D'OCCUPATION Rés. 2008	Prév. 2009	RÉSULTATS 2008	PRÉVISION 2009	VARIATION 2009/2008
Deux-Montagnes	151	1 250	266 400	92%	85%	1 595 300	1 578 000	-1,1%
Grand-Moulin	44	275	54 500	83%	79%	475 100	464 300	-2,3%
Sainte-Dorothée	21	1 103	217 900	91%	78%	998 300	866 800	-13,2%
Île-Bigras	15	68	16 600	96%	97%	162 700	159 000	-2,3%
Roxboro-Pierrefonds	51	959	219 100	100%	100%	1 535 600	1 408 000	-8,3%
Sunnybrooke	21	524	113 600	95%	86%	864 400	839 900	-2,8%
Bois-Franc	21	754	143 800	64%	76%	729 200	663 700	-8,0%
Du Ruisseau	14	1 090	190 800	72%	69%	656 600	588 000	-10,4%
Montpellier	14	-	-	0%	0%	619 700	625 800	1,0%
Mont-Royal	7	-	-	0%	0%	633 100	625 100	-1,3%
Canora	14	-	-	0%	0%	348 000	352 800	1,4%
Gare Centrale	-	-	-	0%	0%	6 756 000	6 290 400	-6,9%
TOTAL	**373**	**6 623**	**1 222 700**	**88%**	**82%**	**15 374 000**	**14 461 800**	**-5,9%**
MONTRÉAL/DORION-RIGAUD								
Rigaud	7	130	1 600	5%	5%	8 800	13 200	50,0%
Hudson	7	36	6 600	77%	73%	30 500	30 200	-1,0%
Vaudreuil	21	631	115 500	67%	55%	353 100	377 900	7,0%
Dorion	14	140	19 400	55%	55%	191 400	159 400	-16,7%
Pincourt/Terrasse-Vaudreuil	23	184	31 500	94%	68%	218 700	184 500	-15,6%
Île-Perrot	23	290	59 700	85%	82%	187 400	235 300	25,6%
Sainte-Anne-de-Bellevue	14	336	31 100	40%	37%	186 200	139 400	-25,1%
Base-d'Urfé	7	72	12 400	71%	68%	69 800	67 900	-2,7%
Beaurepaire	36	43	10 100	98%	93%	160 500	170 300	6,1%
Beaconsfield	79	485	107 700	92%	92%	713 600	711 200	-0,3%
Cedar Park	23	27	6 800	99%	100%	232 200	223 900	-3,6%
Pointe-Claire	31	645	84 200	55%	52%	354 700	342 000	-3,6%
Valois	23	115	25 800	89%	89%	262 700	266 900	1,6%
Pine Beach	23	-	-	0%	0%	134 200	142 400	6,1%
Dorval	19	402	71 300	73%	70%	251 600	243 300	-3,3%
Lachine	39	-	-	0%	0%	229 000	231 100	0,9%
Montréal-Ouest	14	20	4 100	88%	81%	456 100	451 200	-1,1%
Vendôme	37	-	-	0%	0%	1 305 400	1 215 300	-6,9%
Lucien-L'Allier	-	-	-	0%	0%	1 784 100	1 770 700	-0,8%
TOTAL	**442**	**3 736**	**587 800**	**61%**	**62%**	**7 130 900**	**6 976 100**	**-2,2%**
MONTRÉAL/BLAINVILLE–SAINT-JÉRÔME								
Saint-Jérôme	60	378	82 500	92%	87%	248 800	255 500	2,7%
Blainville	28	582	95 400	71%	65%	357 300	324 700	-9,1%
Sainte-Thérèse	55	664	139 500	87%	83%	608 600	568 100	-6,7%
Rosemère	41	431	75 400	85%	73%	468 400	409 500	-12,6%
Sainte-Rose	38	756	86 400	45%	45%	308 900	304 400	-1,5%
Vimont	14	270	40 300	71%	59%	154 700	164 500	6,3%
De la Concorde	28	-	-	0%	0%	536 800	578 200	7,7%
Bois-de-Boulogne	7	-	-	0%	0%	143 100	134 200	-6,2%
Chabanel	-	-	-	0%	0%	59 900	64 300	7,3%
Parc	7	-	-	0%	0%	995 800	867 800	-12,9%
Montréal-Ouest	-	-	-	0%	0%	74 400	100 500	35,1%
Vendôme	-	-	-	0%	0%	124 900	124 500	-0,3%
Lucien-L'Allier	-	-	-	0%	0%	380 900	348 700	-8,5%
TOTAL	**279**	**3 081**	**519 500**	**71%**	**71%**	**4 462 500**	**4 244 900**	**-4,9%**
MONTRÉAL/MONT-SAINT-HILAIRE								
Mont-Saint-Hilaire	21	694	106 200	86%	61%	327 600	357 200	9,0%
McMasterville	37	672	71 900	63%	42%	311 800	300 700	-3,6%
Saint-Basile-le-Grand	60	374	79 900	84%	77%	316 200	299 900	-5,2%
Saint-Bruno	10	555	82 500	53%	59%	264 400	269 900	2,1%
Saint-Hubert	10	225	62 400	100%	100%	191 800	209 400	9,2%
Saint-Lambert	10	257	67 900	100%	100%	186 900	271 500	45,3%
Gare Centrale	-	-	-	0%	0%	1 584 200	1 690 600	6,7%
TOTAL	**148**	**2 777**	**470 800**	**63%**	**60%**	**3 182 900**	**3 399 200**	**6,8%**
MONTRÉAL/DELSON-CANDIAC								
Candiac	7	110	22 600	70%	82%	54 100	67 300	24,4%
Delson	14	170	9 000	26%	21%	51 400	46 800	-8,9%
Saint-Constant	21	172	22 400	57%	52%	189 300	194 100	2,5%
Sainte-Catherine	28	439	78 200	64%	71%	269 000	265 300	-1,4%
LaSalle	7	-	-	0%	0%	67 200	82 100	22,2%
Montréal-Ouest	-	-	-	0%	0%	25 100	51 800	106,4%
Vendôme	-	-	-	0%	0%	274 400	304 200	10,9%
Lucien-L'Allier	-	-	-	0%	0%	316 900	313 800	-1,0%
TOTAL	**77**	**891**	**132 200**	**58%**	**59%**	**1 247 400**	**1 325 400**	**6,3%**
TOTAL – TRAINS DE BANLIEUE	**1 319**	**16 508**	**2 933 000**	**72%**	**71%**	**31 398 800**	**30 407 400**	**-3,2%**

ACTIFS DE L'AMT – RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN-AUTOBUS

AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS

	ARRÊTS	STATIONNEMENTS INCITATIFS		ACHALANDAGE (passagers autobus)		
		STATIONNEMENTS 2009	PLACES VÉLOS 2009	PLACES AUTOS 2009	RÉSULTATS 2008	PRÉVISION 2009	VARIATION 2009/2008
Express Chevrier	3	1	22	2 326	1 216 000	1 270 200	4,5%
Express Île-des-Sœurs	3				6 800	27 540	-
TOTAL – EXPRESS MÉTROPOLITAINS	**6**	**1**	**22**	**2 326**	**1 222 800**	**1 297 740**	**6,1%**

TERMINUS MÉTROPOLITAINS

	AUTOBUS		ACHALANDAGE (M+D au terminus)	
	RÉSEAUX	LIGNES	RÉSULTATS 2008	VARIATION 2006/2007
Angrignon	4	25	6 815 300	-0,2%
Brossard	4	41	2 232 000	1,6%
Carter	2	24	4 945 300	-
Côte-Vertu	3	23	11 778 200	1,0%
De Montarville	2	7	146 200	-
Henri-Bourassa Nord	2	7	1 248 100	-77,1%
Henri-Bourassa Sud	1	14	6 865 500	-4,5%
Le Carrefour	2	15	555 600	-17,8%
Longueuil	7	54	12 956 900	6,0%
Montmorency	3	17	4 866 400	-
Radisson	5	15	3 929 200	7,1%
Repentigny	2	12	332 600	5,2%
Centre-ville	10	75	11 410 000	2,5%
Saint-Eustache	2	8	308 400	14,5%
Sainte-Thérèse	2	14	931 700	-5,2%
Terrebonne	1	19	1 832 300	7,9%
TOTAL	**52**	**370**	**[illegible]**	**2,9%**

AXES MÉTROPOLITAINS

	MESURES PRÉFÉRENTIELLES	VOIES RÉSERVÉES (KM)	
		POINTE DU MATIN	POINTE DU SOIR
A20/Bretelle Tellier	-	1,5	1,5
A25	-	5,0	5,6
A10/Pont Champlain/Autoroute Bonaventure/Approche TCV	oui	10,7	10,8
Avenue du Parc	oui	3,5	3,0
Boul. Newman	-	3,2	3,2
Boul. Pie-IX	-	8,5	8,5
Boul. Saint-Jean-Baptiste/N132-138/Bretelle Mercier	oui	6,2	0,1
Boul. Taschereau	oui	5,4	5,4
Bretelle Taschereau	-	0,5	-
Côte-des-Neiges	-	5,1	4,8
Henri-Bourassa	-	8,3	8,3
Le Carrefour/Côte-Vertu	oui	7,0	6,1
Pont Viau/Boul. Des Laurentides	oui	2,4	1,3
Pont Victoria/Des Irlandais	-	0,2	0,1
Route 116	-	1,2	1,3
Route 132/Montbrun	-	2,0	-
Rene-Levesque/Notre-Dame	oui	8,0	8,0
Rue Sherbrooke Est	-	1,8	2,1
Saint-Charles/Riverside/Lafayette	oui	2,2	0,8
Concorde/Notre-Dame		2,7	2,7
TOTAL		**85,2**	**73,5**

STATIONNEMENTS INCITATIFS

	STATIONNEMENTS INCITATIFS				ACHALANDAGE AUTO		
	PLACES VÉLOS 2009	PLACES AUTOS 2009	TAUX D'OCCUPATION Rés. 2008	Prév. 2009	RÉSULTATS 2008	PRÉVISION 2009	VARIATION 2009/2008
Angrignon	96	733	65%	67%	120 100	123 800	3,1%
Brossard-Chevrier	22	2 326	89%	91%	445 000	454 900	2,2%
Brossard-Panama	76	958	100%	100%	248 800	257 500	3,5%
Carter	60	465	90%	90%	105 500	105 000	-0,5%
Chambly	7	335	87%	83%	62 800	70 400	12,1%
Châteauguay	15	349	85%	87%	74 400	76 100	2,3%
De Montarville	35	307	57%	90%	43 800	70 000	59,8%
De Mortagne	15	125	41%	23%	13 000	7 300	-43,8%
Georges-Gagné	15	432	76%	89%	82 700	96 900	17,2%
La Prairie	7	507	88%	83%	112 400	105 800	-5,9%
Le Carrefour	35	226	20%	15%	11 200	8 800	-21,4%
Longueuil	622	2 370	65%	58%	388 000	346 500	-10,2%
Mercier	7	33	95%	97%	7 900	8 100	2,5%
Montmorency	263	1 217	88%	88%	270 300	269 900	-0,1%
Namur	21	428	89%	94%	96 100	101 000	5,1%
Radisson	39	516	96%	96%	123 800	125 400	1,3%
Repentigny	14	242	75%	71%	45 300	43 500	-4,0%
Seigneurial	14	125	50%	36%	15 600	11 900	-23,7%
Saint-Eustache	45	20	78%	81%	3 900	4 100	5,1%
Sainte-Julie	30	248	100%	97%	73 000	60 800	-16,7%
Sherbrooke		279	56%	51%	39 400	35 900	-8,9%
Terrebonne	71	857	91%	87%	196 800	188 100	-4,4%
TOTAL	**1 509**	**13 100**	**81%**	**80%**	**2 579 800**	**2 573 700**	**-0,2%**
TOTAL – STATIONNEMENTS INCITATIFS (TRAINS DE BANLIEUE ET RTM-A)	**2 828**	**29 600**	**70%**	**75%**	**5 400 600**	**5 586 700**	**3,3%**

Agence métropolitaine de transport

Agence métropolitaine de transport
500, Place d'Armes, 25e étage
Montréal (Québec) H2Y 2W2
Tél. : 514 287-2464 / Téléc. : 514 287-2460
www.amt.qc.ca